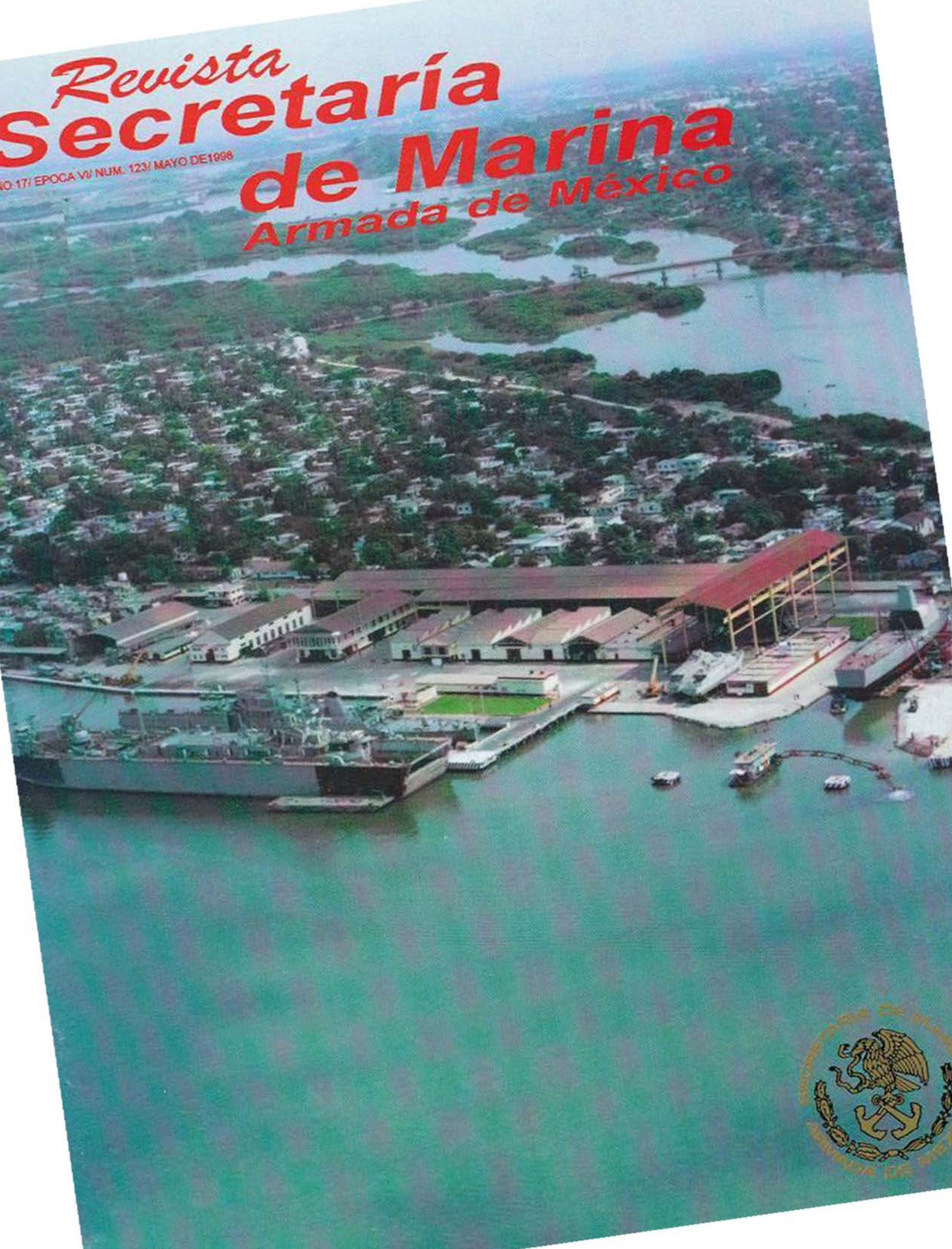
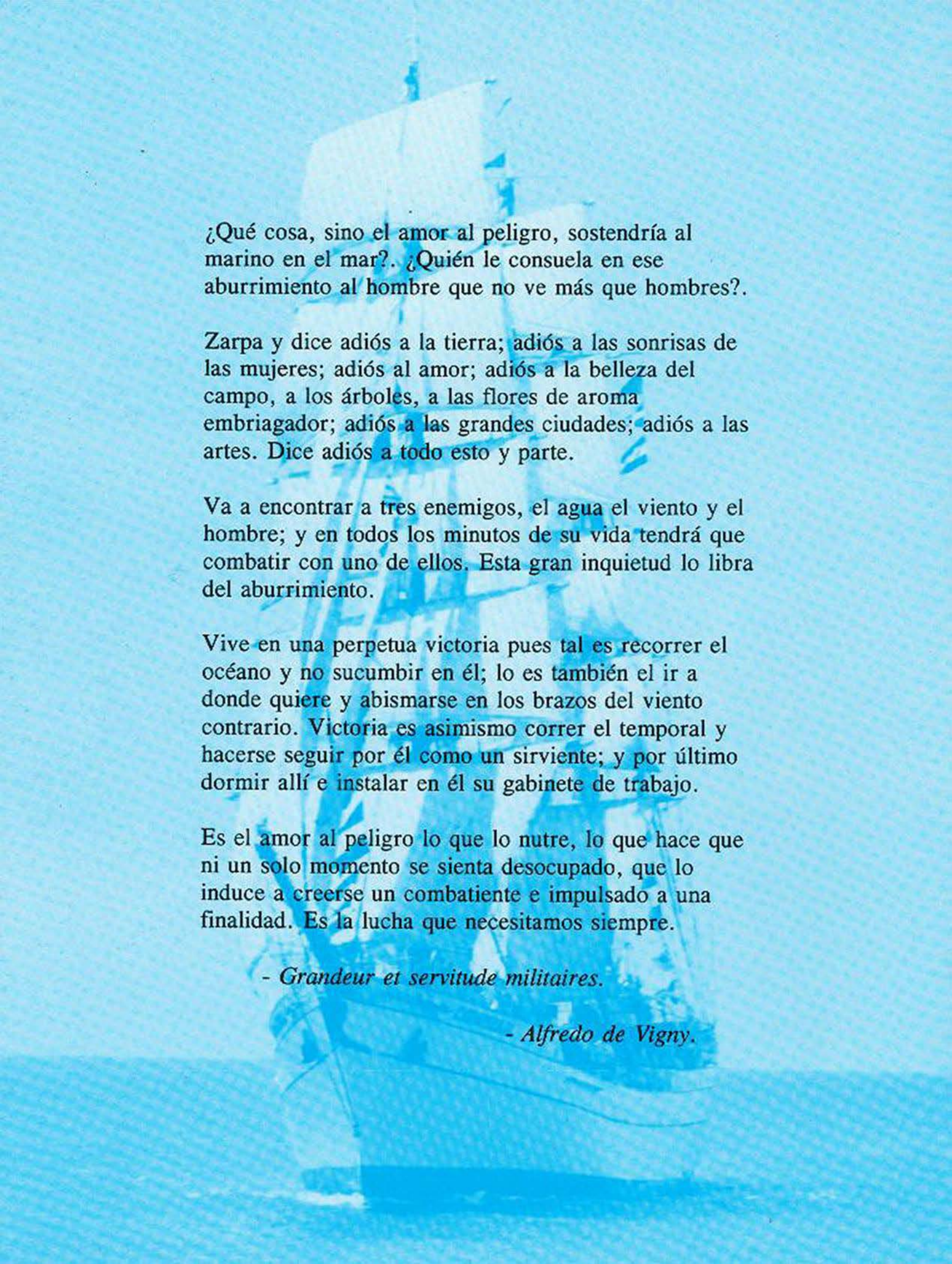


Revista
**Secretaría
de Marina**
Armada de México

NO. 177 EPOCA VI/ NUM. 123/ MAYO DE 1998





¿Qué cosa, sino el amor al peligro, sostendría al marino en el mar?. ¿Quién le consuela en ese aburrimiento al hombre que no ve más que hombres?.

Zarpa y dice adiós a la tierra; adiós a las sonrisas de las mujeres; adiós al amor; adiós a la belleza del campo, a los árboles, a las flores de aroma embriagador; adiós a las grandes ciudades; adiós a las artes. Dice adiós a todo esto y parte.

Va a encontrar a tres enemigos, el agua el viento y el hombre; y en todos los minutos de su vida tendrá que combatir con uno de ellos. Esta gran inquietud lo libra del aburrimiento.

Vive en una perpetua victoria pues tal es recorrer el océano y no sucumbir en él; lo es también el ir a donde quiere y abismarse en los brazos del viento contrario. Victoria es asimismo correr el temporal y hacerse seguir por él como un sirviente; y por último dormir allí e instalar en él su gabinete de trabajo.

Es el amor al peligro lo que lo nutre, lo que hace que ni un solo momento se sienta desocupado, que lo induce a creerse un combatiente e impulsado a una finalidad. Es la lucha que necesitamos siempre.

- *Grandeur et servitude militaires.*

- *Alfredo de Vigny.*



PRESENTACION

5 de mayo es una fecha memorable en la vida nacional no sólo por la gloriosa batalla del Fuerte de Loreto en Puebla el año de 1862; sino también por la fundación del pueblo de Payo Obispo en 1898, rebautizada en 1936 con el ahora nombre de Chetumal, Quintana Roo, que este año cumple su primer centenario en la historia de nuestro país y de la Armada de México.

Hay que destacar el proceso por el cual se dio fin a los años de guerra interna, en la cual se encontraba esa región del país, en donde el Vicealmirante Othón P. Blanco intervino y mediante negociaciones de paz con la cultura maya logró la estabilidad final; conservando las raíces mayas, que fueron pieza fundamental para lograr el desarrollo económico de la zona y para el país en general.

Por ello la *Revista Secretaría de Marina-Armada de México*, presenta en su edición de este mes, los sucesos que llevaron a un marino notable a dejar huella en la vida nacional, para ejemplo de las generaciones venideras y actuales.

La creación de la *Unidad de Vestuario y Equipo de la Armada de México* permite el poder lograr una uniformidad en el vestuario de los miembros de nuestra institución; la modificación que tendrá lugar pronto en muchos de los uniformes requiere el conocer cómo dicha Unidad se organiza y trabaja para cumplir con su cometido.

Finalmente, el epílogo del acorazado gemelo Tirpitz nos narra el final de una odisea llena de ingenio y resistencia moral.



CONTENIDO

- **PRESENTACION** 1
- **DIRECTORIO** 2
- **NOTICIAS NAVALES** 3
Información del ámbito naval
- **REMEMBRANZAS** 9
De Payo Obispo a Chetumal: cien años de vida moderna.
Por: *Primer Maestre SAIN. P.L.P.*
Wilbert Julián VARGAS SANCHEZ
- **INSTALACIONES NAVALES** 14
Unidad de Vestuario y Equipo
-Primera parte-
Por: *Segundo Maestre SAIN. T.C.C.*
David AGUSTINIANO LOPEZ
- **HISTORIA Y CULTURA NAVAL** 19
Museo Histórico Naval
-Última Parte-
Por: *Primer Maestre SAIN. P.L.P.*
Wilbert Julián VARGAS SANCHEZ
- **REMEMBRANZAS** 22
El acorazado gemelo Tirpitz
-Última parte-
Por: *Segundo Maestre SAIN. T.C.C.*
David AGUSTINIANO LOPEZ
- **EN LA MAR** 26
Movimiento de Unidades

Portada: Vista aérea del Astillero de Marina No. 1 Tampico, Tamaulipas.

Las aseveraciones y opiniones en los artículos publicados en esta revista son responsabilidad exclusiva de los autores. Autorizada la reproducción total o parcial de esta publicación, con la correspondiente mención de la fuente. La **REVISTA SECRETARÍA DE MARINA-ARMADA DE MEXICO** es el órgano oficial de difusión de esta dependencia, editado por la *Unidad de Comunicación Social de la Secretaría de Marina*; Eje 2 Oriente tramo Heroica Escuela Naval Militar No. 851, Colonia Los Cipreses, Delegación Coyoacán, México 04830, D.F. Teléfono 679 64 11 ext. 4339, Número de registro de la Secretaría de Educación Pública para revistas y libros: 731-81. Registrada en la Dirección General de Correos como correspondencia de Segunda Clase con el número 0600982, características: 219511212, ISSN-0185-3600. Tiraje 1 100 ejemplares.

Impreso en los talleres de ESCALA IMPRESOS, S.A. DE C.V. José Ma. Parras No. 403 Col. Juan Escutia C.P. 09100 Teléfono 745 3884

DIRECTORIO

Amirante

José Ramón Lorenzo Franco
Secretario de Marina

Amirante C.G. DEM

Félix Jaime Pérez y Elias
Subsecretario de Marina

Amirante C.G. DEM

Alejandro Maldonado Mendoza
Oficial Mayor

Amirante C.G. DEM

Miguel Angel Núñez Ehuán
Jefe del Estado Mayor General
de la Armada

Amirante C.G. DEM

Victoriano Rodríguez Avila
Inspector y Contralor General de Marina

Vicealmirante C.G. DEM

Sergio Enrique Henaro Galán
Subjefe Operativo del Estado Mayor
General de la Armada

Capitán de Fragata C.G. DEM

René White Herrera
Jefe de la Subsección de
Inteligencia de la Sección Segunda
del Estado Mayor General

Capitán de Navío C.G. DEM

Jorge Antonio Velasco Caballero
Jefe de la Unidad
de Comunicación Social

SUBDIRECTOR DE PUBLICACIONES

Cap. de Corb. C.G. Victor M. Alarcón Daowz

COORDINACION EDITORIAL

Guadalupe Gárdenas Noble

REDACCION

David Agustiniiano L., Antonio Rosas Coria,
Wilbert J. Vargas S., Popocatepetl Rios L.,

CONTROL DE DATOS

Rocío Guriel Lugo

DISEÑO Y PRODUCCION EDITORIAL

Carmen Martínez O., Beatriz Pérez P.,

Marco A. Vega H., Lorenzo Hernández G.

FOTOGRAFIA

Joel Sosa Benito

Joaquín Miranda F., Alejandro Landeros H.

Revista
Secretaría
de Marina
Armada de México

AÑO 17/ EPOCA VI / NUM. 123
MAYO 1998

INFORMACION DEL AMBITO NAVAL

BIENVENIDA AL BUQUE ESCUELA CUAUHEMOC

Bienvenida al Buque Escuela Cuauhtémoc al término del crucero de instrucción "Australia '98".



El pasado 16 de abril, arribó sin novedad al puerto de Acapulco, Gro., el buque escuela *Cuauhtémoc* al finalizar el crucero de instrucción "Australia '98" después de navegar con 57 Cadetes de la **Heroica Escuela Naval Militar**, cuatro Oficiales del Ejército y Fuerza Aérea

Mexicanos, un Guardiamarina de la Armada de Uruguay y un Segundo Teniente de la Armada de Brasil.

En la ceremonia efectuada en las instalaciones de la **XVIII Zona Naval Militar**, el Almirante I.M.N. Vicente Nicolás López Uruñuela, Di-

rector General de Educación Naval, en representación del Secretario de Marina Almirante José Ramón Lorenzo Franco, dio las palabras de bienvenida a la tripulación del buque, integrada por seis Capitanes, 27 Oficiales y 118 elementos de Clases y Marinería.



El Comandante del Cuauhtémoc agradeció a las autoridades navales el recibimiento.

Por su parte, el Capitán de Navío C.G. DEM. Salvador Jiménez Miranda, Comandante del Cuauhtémoc, agradeció las palabras de bienvenida y manifestó que es un orgullo retornar al puerto base sin novedad, con la satisfacción de haber cumplido la misión de exaltar el espíritu marinerio de los futuros Oficiales de la **Armada de México**, así como multiplicar los lazos de amistad entre nuestro país y los habitantes de los puertos que visitaron.

Durante la travesía de 14 875 millas en 127 singladuras, el *Cuauhtémoc*, visitó los puertos de

Papeete, Sidney, Hobart y Auckland. Asimismo, tuvo la oportunidad de participar en la regata "Australia '98", en la que obtuvo el segundo lugar y ganó el trofeo al buque con mejor presentación.



Feliz encuentro con la satisfacción del deber cumplido.

Durante el crucero de instrucción, los Cadetes aplican los conocimientos teóricos adquiridos en la Heroica Escuela Naval Militar



LXXXIV ANIVERSARIO DE LA HEROICA DEFENSA DEL PUERTO DE VERACRUZ

El 21 de abril, se llevó a cabo en las instalaciones de la **Heroica Escuela Naval Militar**, en el poblado de Antón Lizardo, Ver., la ceremonia conmemorativa del LXXXIV aniversario de la Heroica Defensa del puerto de Veracruz, la cual fue presidida por el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos Doctor Ernesto Zedillo Ponce de León.

El Secretario de Marina, Almirante José Ramón Lorenzo Franco, en su exhorto a los Cadetes de la Heroica Escuela Naval Militar, dijo que los héroes defensores del puerto de Veracruz de 1914 supieron en su tiempo que la patria no podía ser mancillada, ultrajada y mucho menos podían permitir que los extranjeros se inmiscuyeran en los asuntos internos del país.

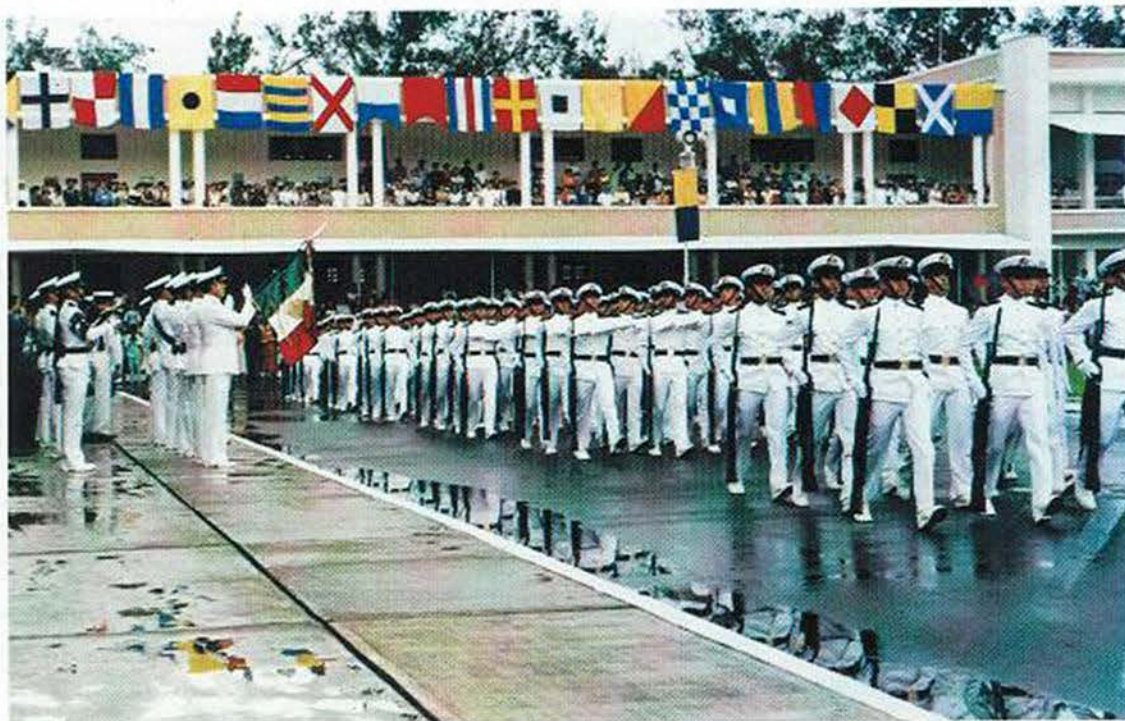
Asimismo, el Director de la Heroica Escuela Naval Militar,



Ceremonia de aniversario de la Heroica defensa del puerto de Veracruz.

Vicealmirante C.G. DEM. Alfredo Alexandres Santín, tomó la protesta de la jura de bandera a 191 Cadetes de primer año, que juraron fidelidad y lealtad al lábaro patrio.

Por otra parte, en la ciudad de México, el Almirante C.G. DEM. Félix Jaime Pérez y Elías, Subsecretario de Marina, en representación del Alto Mando presidió



Cadetes de primer año desfilando ante el Mando Supremo y Alto Mando en la Heroica Escuela Naval Militar.

la ceremonia donde se rindió homenaje a los héroes navales de 1914.

El discurso oficial fue pronunciado por el Vicealmirante C.G. DEM. Agustín Flores González, Director del Centro de Estudios Superiores Navales quien hizo una remembranza de los acontecimientos del 21 de

abril de 1914, fecha en que el pueblo veracruzano y los Cadetes de la Escuela Naval Militar, lucharon con valor y patriotismo, ofrendando sus vidas en defensa de la soberanía nacional ante la invasión extranjera.

Finalmente, el Subsecretario de Marina, en compañía de autoridades civiles, militares y navales, depositó una ofrenda floral y montó una guardia de honor al pie del monumento.

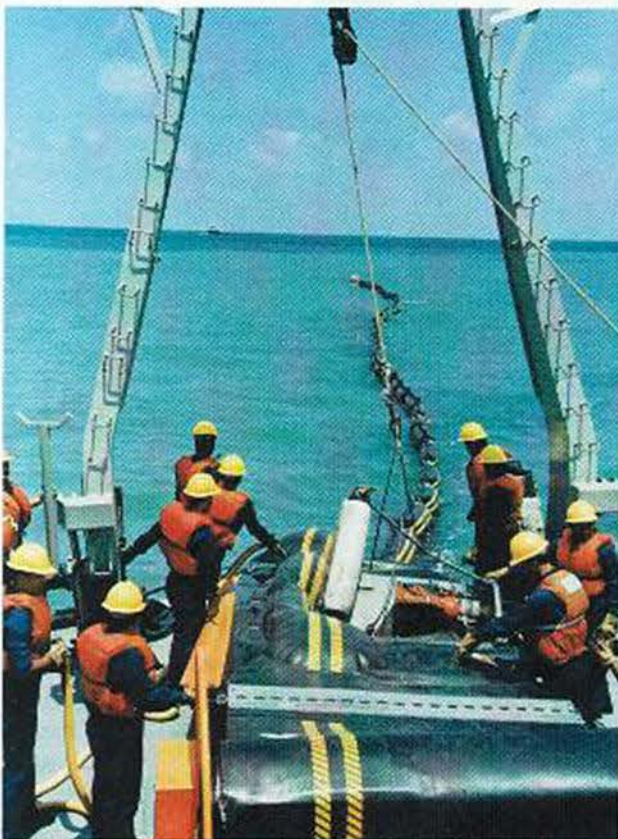


El Presidente de la República entregó espadas a los Cadetes de reciente ingreso.

SIMULACRO DE DERRAME DE HIDROCARBUROS EN PUNTA BUEY, TABASCO

Con la finalidad de evaluar el Plan Nacional de Contingencias en materia de combate y control de derrame

de petróleo crudo derramado por la explosión ficticia ocurrida entre las cubiertas 100 y 200 del buque tanque *Santa Bárbara* de nacionalidad chipriota. En el simulacro participó personal de la **V Zona Naval Militar**, con sede en Frontera, Tab., y elementos de diferentes dependencias del gobierno federal, estatal y municipal; involucradas en el Plan Regional de Contingencias.



La rapidez y precisión en el tendido de la barrera es de vital importancia en un derrame de hidrocarburos en la mar.

de hidrocarburos y otras sustancias nocivas en la mar y de mantener capacitado al personal en la Protección al Medio Ambiente Marino, la **Secretaría de Marina-Armada de México** a través de la Dirección de Protección al Medio Ambiente Marino de la Dirección General de Oceanografía Naval, llevó a cabo del 23 al 25 de abril próximo pasado, un simulacro de recolección de hidrocarburos en Punta Buey, en inmediaciones del puerto de Frontera, Tab.

La maniobra consistió en la contención y recolección de petró-

leo el día 24, por parte de la **Armada de México** participaron el buque oceanográfico *H-06 Antares*, el remolcador *A-54 Tonatiuh* y el cañonero *C-60 Zaragoza*, los cuales fueron apoyados por un helicóptero de Petróleos Mexicanos, embarcaciones menores de la **Armada de México** y de las instituciones participantes en el simulacro.

Cumplida la misión, los representantes de las instituciones integrantes del Plan Regional de Contingencias para combatir y controlar derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas en la mar, sostuvieron otra reunión para analizar y evaluar las operaciones, con la finalidad de mejorar la coordinación y procedimientos a seguir en futuros simulacros.

Los simulacros previstos en el presente año por la **Secretaría de Marina-Armada de México** serán realizados en: Yukalpetén, Yuc., del 11 al 13 de junio; en Ensenada, B. C., del 6 al 8 de agosto y en Topolobampo, Sin., del 1 al 3 de octubre.



Simulacro de derrame de hidrocarburos en Punta Buey, Tabasco.

LA SECRETARÍA DE MARINA-ARMADA DE MÉXICO EN EL FESTIVAL DEL DÍA DEL NIÑO EN EL FONDO DE CULTURA ECONOMICA

Como todos los años la **Secretaría de Marina- Armada de México** hizo acto de presencia los días 25 y 26 de abril en el festival del Día del Niño que organiza el Fondo de Cultura Económica.

El personal naval participó con un taller de nudos marinos y de pintura; asimismo se exhibió un vehículo BV 206 D6 Oruga "todo terreno", que es utilizado en los dispositivos de auxilio a la población civil en casos y zonas de desastre y en el mismo lugar la Banda Sinfónica realizó conciertos en la explanada del mencionado Fondo de Cultura.



El personal de la Armada de México participó con talleres de pintura y nudos marinos.



Inauguración del festival del Día del Niño en el Fondo de Cultura Económica.

El objetivo de la participación, además de fomentar la convivencia familiar, es despertar el interés de la niñez por las actividades relacionadas con el mar y ampliar los conocimientos acerca de él.

También se aprovechó la ocasión para promocionar el concurso nacional de pintura infantil "El Niño y la Mar", que en el presente año cumple su 21 aniversario de realizarse ininterrumpidamente.

5 DE MAYO CXXXVI ANIVERSARIO DE LA BATALLA DE PUEBLA

JURA DE BANDERA DE LOS MARINEROS DEL SERVICIO MILITAR NACIONAL CLASE 1979

En el marco conmemorativo del CXXXVI aniversario de la Batalla de Puebla, el pasado 5 de mayo, 773 Marineros del Servicio Militar Nacional clase 1979, anticipados y

remisos, juraron lealtad a nuestra bandera nacional, comprometiéndose a luchar hasta morir en defensa de la patria.

Durante el acto celebrado en la explanada principal de la Secretaría de Marina y presidida por

el Vicealmirante C.G. DEM. Pompeyo León Herrera Comandante del Cuartel General, se recordaron también los hechos históricos ocurridos en Puebla en el año de 1862, cuando se llevó a cabo la batalla para repeler la invasión francesa.

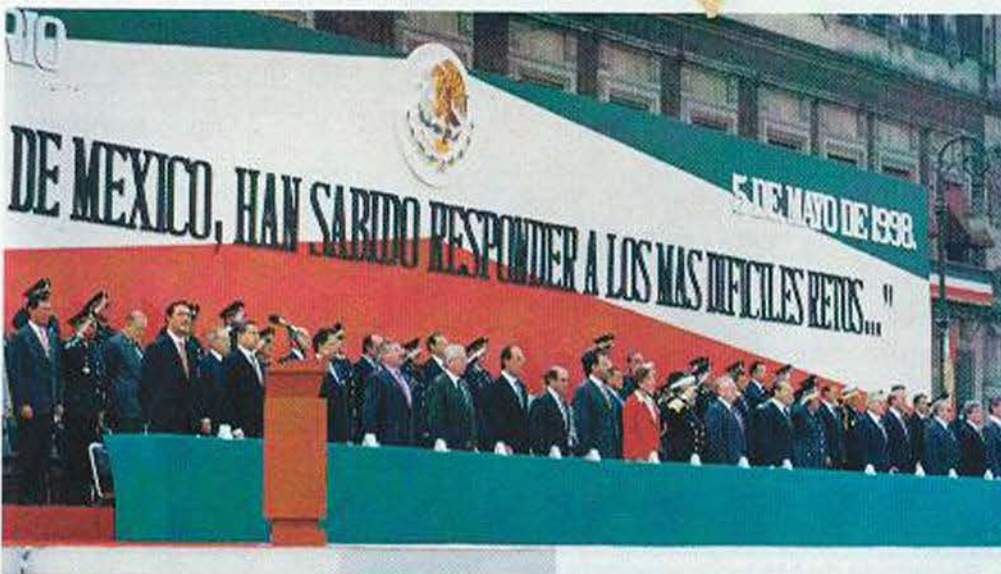


Ceremonia de Jura de Bandera en la explanada principal de la sede de la Secretaría de Marina.

CEREMONIA EN LA PLAZA DE LA CONSTITUCIÓN

La plaza de la Constitución fue también escenario para la conmemoración de los hechos históricos ocurridos en Puebla hace 136 años; ahí se dieron cita 6 487 Conscriptos del Servicio Militar Nacional, quienes juraron lealtad a nuestra bandera

Revista a los jóvenes conscriptos del Servicio Militar Nacional en la Plaza de la Constitución.

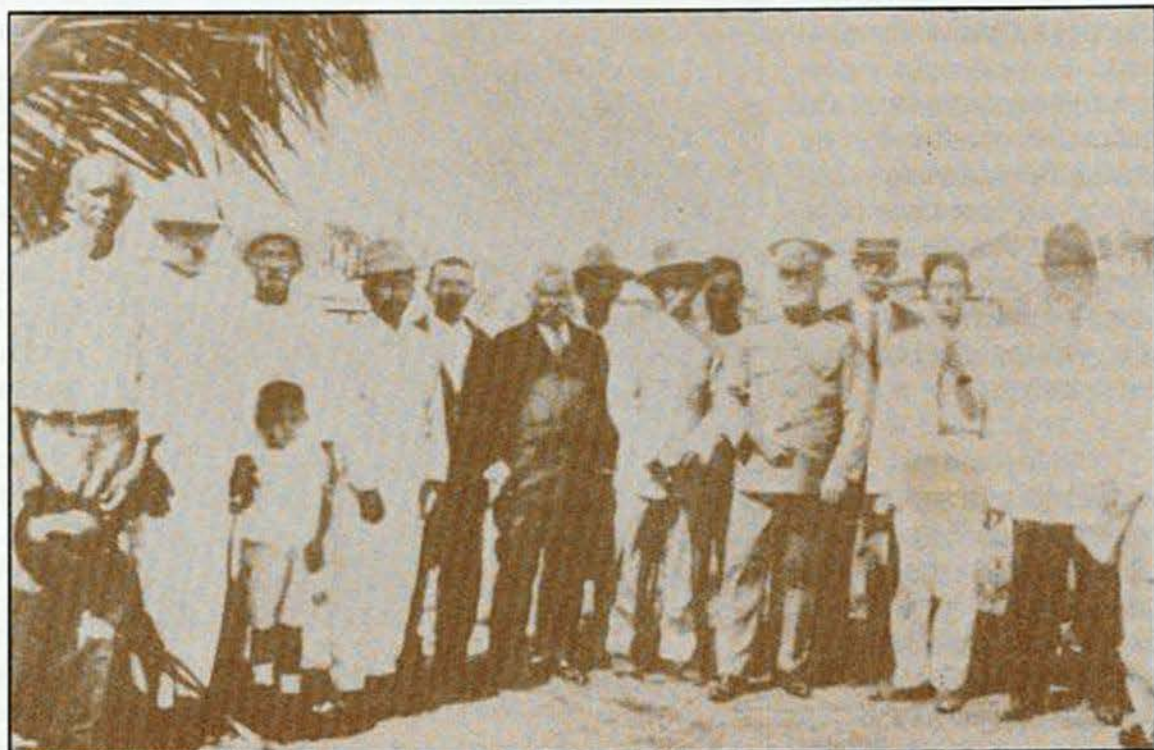


nacional ante la presencia del Presidente de la República Doctor Ernesto Zedillo Ponce de León, quien estuvo acompañado por el Secretario de la Defensa Nacional General Enrique Cervantes Aguirre y el Secretario de Marina Almirante José Ramón Lorenzo Franco. ⚓

Presidium del 136 aniversario de la Batalla de Puebla.

DE PAYO OBISPO A CHETUMAL: CIEN AÑOS DE VIDA MODERNA

Por: *Primer Maestre SAIN. P.L.P.*
Wilbert Julián VARGAS SANCHEZ



Habitantes de Payo Obispo y su fundador 29 años después de su fundación.

Son las seis de la mañana del 5 de mayo de 1898, en ese lugar, las personas presentes escuchan atentas y emocionadas las notas de nuestro Himno Nacional para posteriormente jurar fidelidad a esa población. Al término del himno el gran marino Othón Pompeyo Blanco Núñez de Caceres¹ declaró formalmente fundado Payo Obispo.

Poreste motivo, el nacimiento de esta población se encuentra estrechamente ligada a nuestra institución.

Esta historia inicia el 22 de enero de 1898 con el arribo a la bahía de Chetumal de Othón P. Blanco,

quien fue comisionado por Porfirio Díaz para impedir el tráfico de armas en ese lugar.

Ahí mismo, se llevaba a cabo una campaña militar en contra de los indios del poblado de Chan Santa Cruz que abarcaba las bahías de la Ascensión, Espíritu Santo y Chetumal hasta Icaiché, Bacalar y la región conocida como zona Maya.

Por esta situación, el comandante Blanco tenía además, la misión de auxiliar al general Ignacio A. Bravo y a la fuerza del general José María de la Vega. En 1899 los jefes mayas consideraron poner fin

a la lucha que por 55 años habían entablado con las autoridades, esto, a causa de la falta de pólvora, municiones y maíz. Por lo que decidieron dispersarse y combatir esporádicamente.

Ni aún así, el general Bravo lograba pacificar a los indígenas. Sus tropas eran atacadas cada vez que se adentraban en la selva, por lo que llegó al extremo de ascender a cualquiera de sus hombres que lograba matar a un indio.

Por el contrario, el Comandante Blanco consideraba mejor realizar una acción militar pacificadora. Aun-

¹ Nacido en el pueblo de Padilla, Tamps., el 7 de marzo de 1868. Estudió en el Colegio Militar de Chapultepec la carrera de Marino de Guerra (1885-1889). En octubre de 1946 logró el grado de Vicealmirante, jerarquía máxima que existía en ese entonces en la Armada de México. Falleció el 18 de octubre de 1959.

que disponía de tropa y armamento, procuró varias veces la amistad de los mayas y éstos, que vigilaban todos sus movimientos, nunca llegaron a atacarlo.

Poco después de fundar Payo Obispo acompañado de mexicanos y descendientes que vivían en las poblaciones beliceñas de Corozal, Punta Consejo y Sarteneja, así como con otros vecinos del río Hondo, Juan Luis, Calderitas y Bacalar, visitó las rancherías indígenas de la margen izquierda del río Hondo.

Tenía como meta llegar a Icaiché, considerado cuartel general de los rebeldes. Al llegar ahí, se entrevistó con el jefe maya Anselmo Tamay, a quien le extermó su interés pacificador y que en nombre de la República deseaba establecer relaciones de amistad por ser de la misma nacionalidad. El jefe Tamay le contestó que sus antepasados les dejaron esas tierras y que por eso las defendían; Othón P. Blanco le dió la razón, pero le dijo que era necesario acabar con la guerra y le prometió que sus tropas no los atacarían ni les causarían molestias. A su vez Tamay se comprometió a no hostilizar al gobierno.

A partir de esto, Icaiché dejó de hacer la guerra y hasta el último jefe, mantuvo buenas relaciones con las autoridades de Payo Obispo.

El 16 de enero de 1902, el presidente Porfirio Díaz ordenó la segregación a Yucatán de una superficie de 50 843 kilómetros cuadrados para erigirla como territorio federal de Quintana Roo.



*Así lucía el 6 de marzo de 1914
el entonces Contralmirante
Othón P. Blanco.*

Este territorio quedó dividido en tres distritos: Norte (Isla Mujeres, Cozumel y Holbox), Centro (Santa Cruz de Bravo) y Sur (Payo Obispo, Bacalar, Xcalak e Icaiché). Fue designada como capital la población de Santa Cruz de Bravo y la administración quedó bajo la autoridad del primer jefe político: general José María de la Vega.

Para establecer los límites definitivos de la nueva entidad, en 1904 se promulgó la Ley de Organización Política y Municipal del Territorio de Quintana Roo.

Un año después, Payo Obispo tenía 2 112 habitantes y la mayoría de ellos comercializaban el chicle y la madera, productos que procedían de los campamentos situados a lo largo del río Hondo.

Más tarde, en 1913, Venustiano Carranza designó gobernador al general Rafael Egealiz y decretó la primera anexión de Quintana Roo a Yucatán. Por este hecho, surgieron voces inconformes que amenazaban con sublevarse al gobierno de Carranza, por lo que, el 28 de junio de 1915, estando en Veracruz, Venustiano Carranza dispuso el restablecimiento de Quintana Roo como territorio federal.

Ese mismo año, la capital de Quintana Roo se trasladó a Payo Obispo y fue el general Carlos Plank el primer gobernador de este lugar, mismo que fue sustituido a fines de 1916.

A principios de 1917, nombrado gobernador, Octaviano Solís construyó el primer Palacio de Gobierno, un edificio de madera y láminas de zinc que estuvo en la esquina de las calles de Héroes y 22 de Enero, frente al parque Hidalgo, inaugurado el 16 de septiembre de 1918.

En 1929 la producción chiclera de Quintana Roo llegó a una cifra récord, por lo que se presentó un gran auge económico en la zona, lo que atrajo a nuevos chicleros y a vendedores ambulantes que ávidos de dinero, viajaban en la selva transportando en arreos de mulas, mercancías de primera necesidad y de lujo, tales como: escopetas, pistolas, municiones, whisky, latería, cigarrillos, sedas, joyas, máquinas de coser, linternas eléctricas y fonógrafos.

Además, Quintana Roo logró ser percibido por el resto del país. Gente como funcionarios, perio-

distas y turistas se interesaron por el lugar, comenzándose a publicar informes, artículos y testimonios de él y de sus perspectivas para el futuro.

Para ese entonces, Payo Obispo ya contaba con 4 000 habitantes.

Pero de nuevo, Quintana Roo perdió su soberanía, ya que el pre-

sidente Pascual Ortiz Rubio, presionado por políticos campechanos y yucatecos, el 14 de diciembre de 1931, decretó la desaparición de la entidad, prestando las limitaciones económicas del erario. Santa Cruz de Bravo, las islas Holbox, Mujeres y Cozumel fueron anexadas a Yucatán y la jurisdicción de Payo Obispo a Campeche.

La población de nuevo mostró

su inconformidad por esa medida, pero fue hasta el 11 de enero de 1935 que por decreto oficial, el presidente Lázaro Cárdenas restituyó en territorio federal a Quintana Roo.

Otro hecho histórico de esta entidad se presenta en 1936, cuando siendo gobernador Rafael E. Melgar, durante su mandato cambia el nombre de Payo Obispo por el de Ciudad Chetumal.

Por fin, el 3 de abril de 1974, Quintana Roo fue declarado definitivamente Estado libre y soberano. Después de esto, se comenzaron a crear sus principales leyes, como son: en 1975, la Orgánica Municipal (26 de mayo), la de Hacienda (5 de septiembre) y la Electoral (4 de noviembre); en 1976, la Orgánica del Poder Judicial (17 de febrero), la Orgánica del Poder Ejecutivo (25 de mayo) y en 1979, la del Código Penal (24 de mayo).

Hoy en día, Quintana Roo es sin duda alguna, uno de los estados más bellos y prósperos de la República mexicana. Asentado sobre una superficie de 50 843 kilómetros cuadrados, colinda al norte con el estado de Yucatán, al este con el mar Caribe, al sur con Belice y Guatemala, y al oeste con el estado de Campeche.

Esta es parte de la interesante historia de Chetumal, Quintana Roo, antiguo asentamiento de la gran cultura Maya, que el 5 de mayo de este año, cumplió 100 años de historia moderna, gracias a la grandeza de su gente.

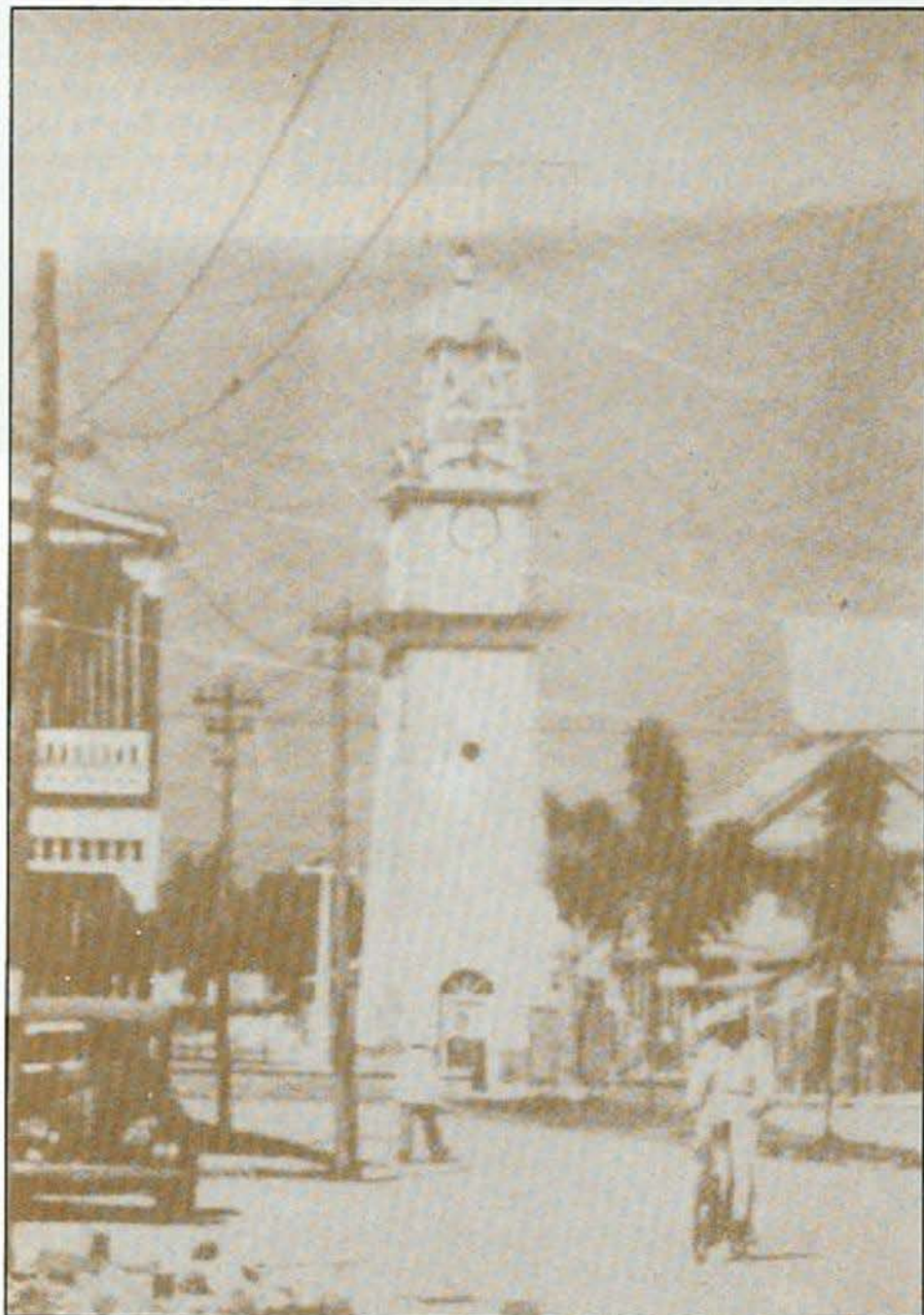
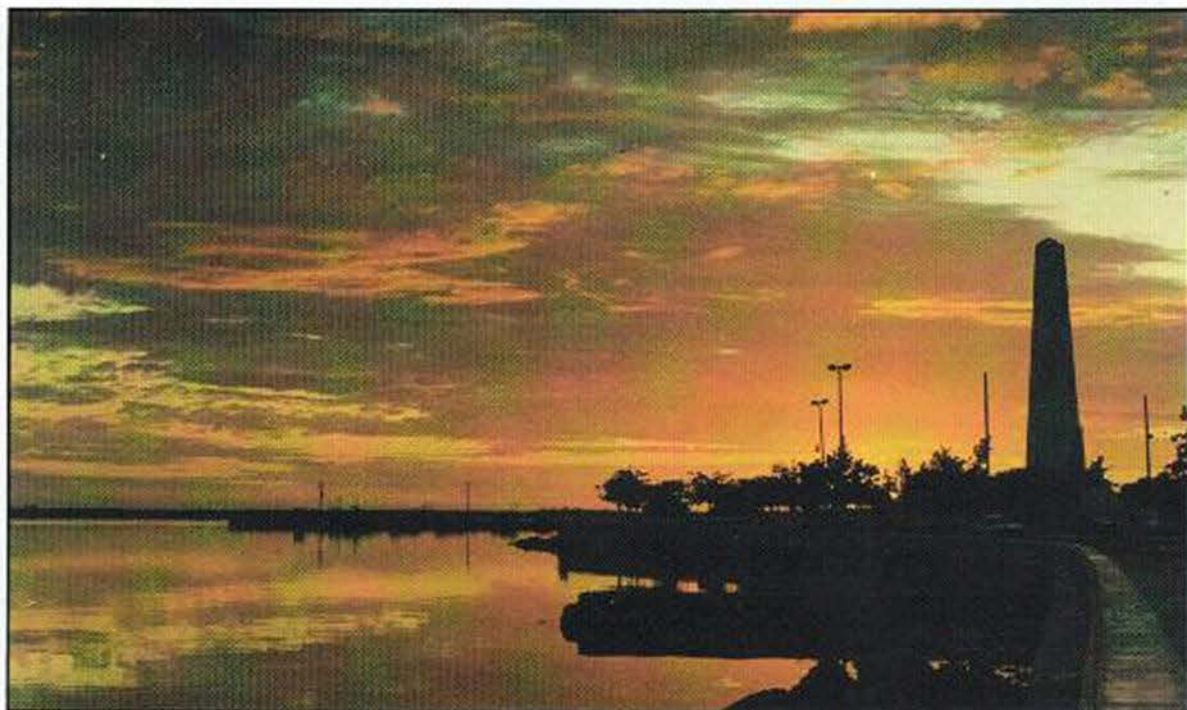


Imagen de las primeras calles de la ciudad.

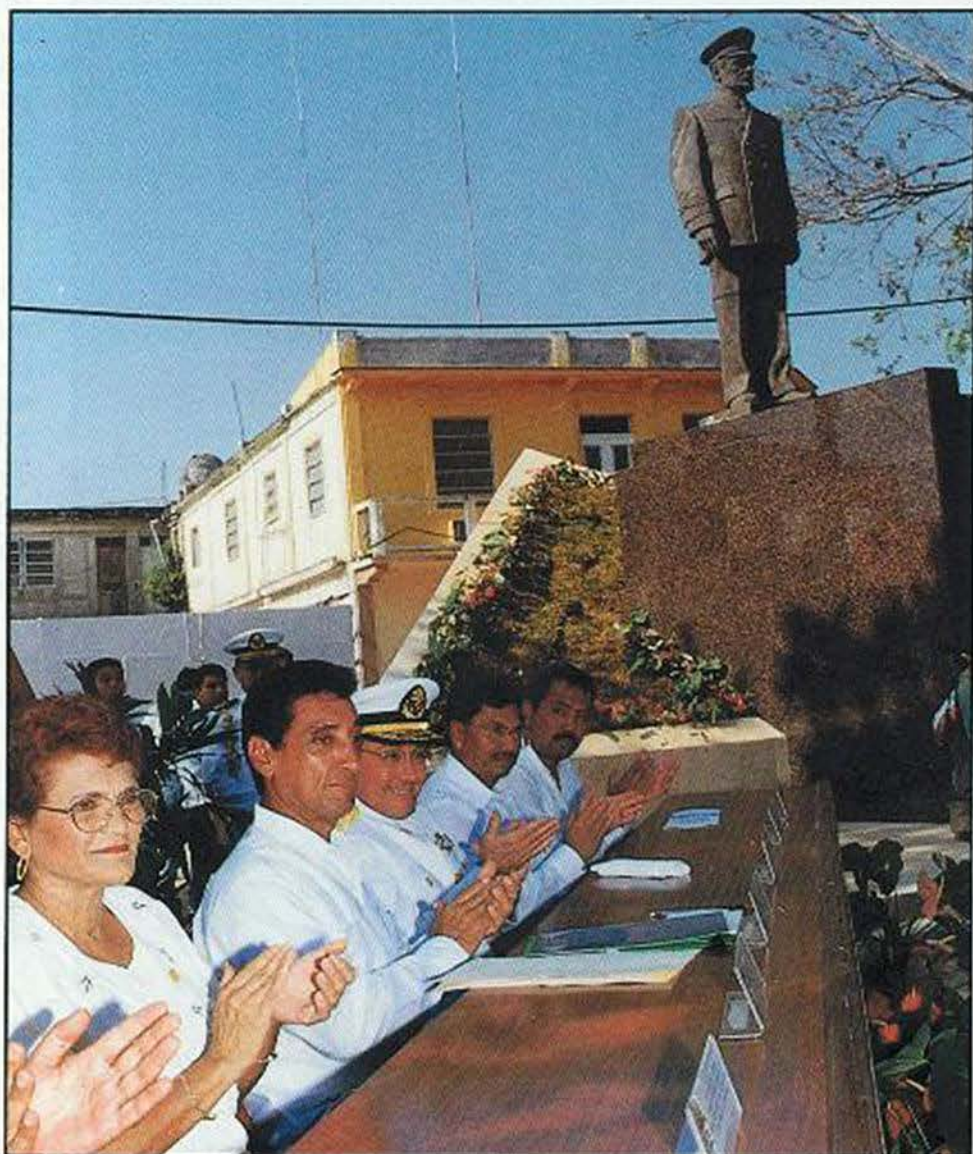


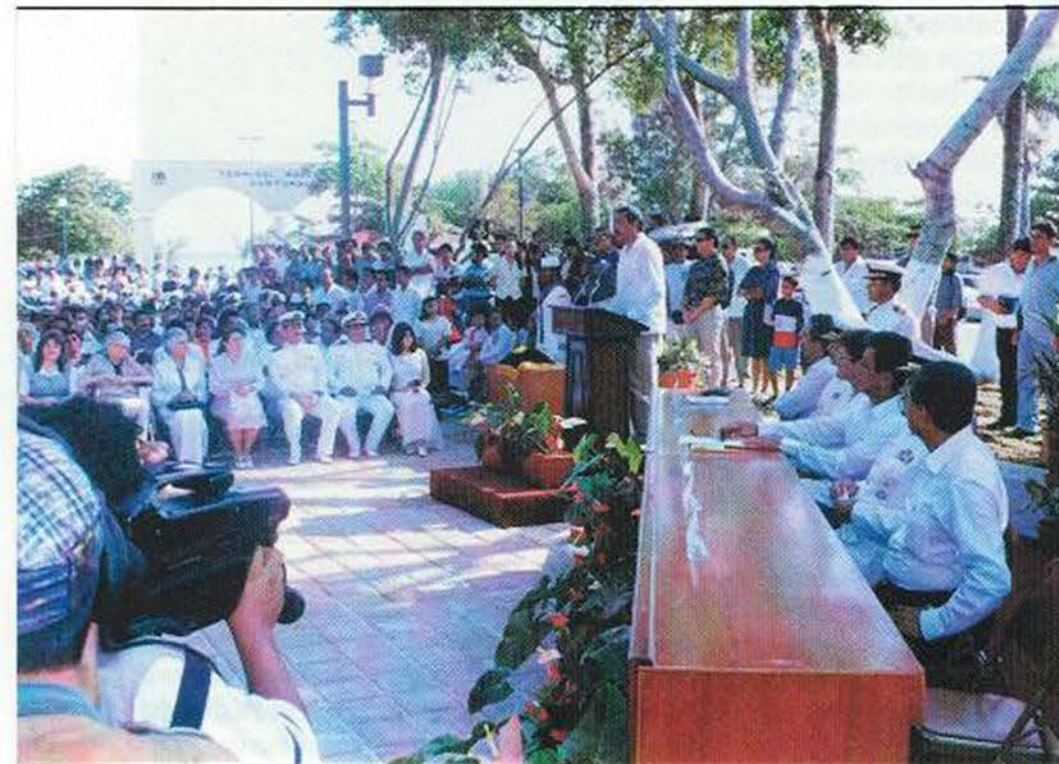
Chetumal es una de las ciudades más bellas de la República Mexicana.

ANIVERSARIO DE LA FUNDACION DE CHETUMAL, Q.ROO.

Con alegría y orgullo, el pasado 5 de mayo las autoridades y pueblo de Chetumal, Quintana Roo, celebraron los primeros Cien años de vida de su ciudad.

Los festejos conmemorativos fueron encabezados por el gobernador de la entidad, Ingeniero Mario Villanueva Madrid, quien estuvo acompañado por el Secretario de Marina Almirante José Ramón Lorenzo Franco, representante del Presidente de la República;





Así como por los descendientes del Almirante Othón Pompeyo Blanco Nuñez de Caceres, entre las que se encontraba la Señora Lilia Blanco Peyrefite, única hija que le sobrevive al ilustre marino fundador de Payo Obispo.

Ahí mismo, se llevó a cabo la ceremonia en la cual se depositaron las cenizas del Almirante Othón P. Blanco en el mausoleo erigido en su honor por el pueblo y gobierno de Quintana Roo.

Felicidades Chetumal por tus Cien años de vida moderna. 🚢

UNIDAD DE VESTUARIO Y EQUIPO

Por: Segundo Maestre SAIN. T.C.C.
David AGUSTINIANO LOPEZ

La calidad no significa lujos, significa producto libre de defectos.

Con este lema Capitanes, Oficiales, Clases y Marinería de la **Unidad de Vestuario y Equipo de la Armada de México**, han logrado materializar el abastecimiento de uniformes y equipos complementarios para el personal naval.

Resulta interesante saber que la **Armada de México** cuenta con su propia fábrica de vestuario y equipo, para cumplir mejor las atribuciones que tiene encomen-

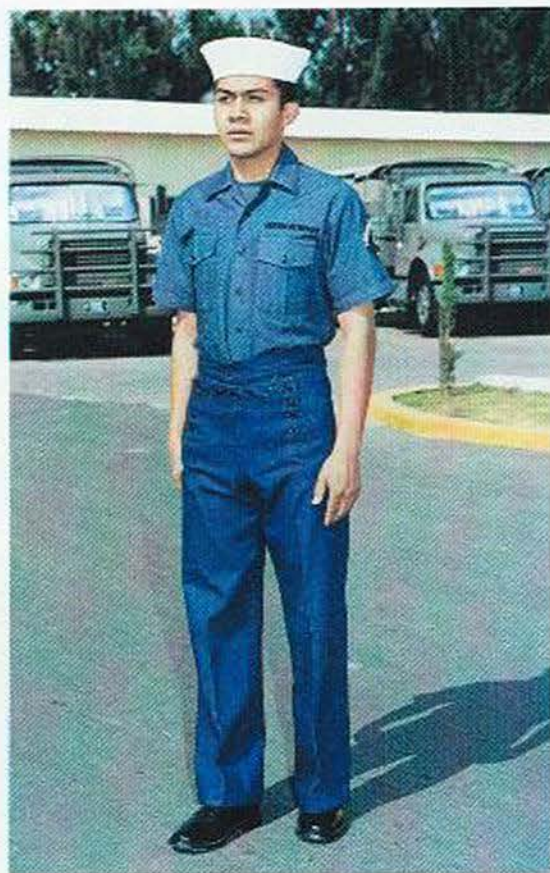
dadas para organizar, adiestrar, equipar y operar a las fuerzas que la constituyen para el cumplimiento de su misión y ejercicio de sus funciones.

Historia

Construida sobre una superficie de 9 047 metros cuadrados, dentro del polígono de San Pedro Tepetlapa, la Unidad de Vestuario y Equipo de la Secretaría de Marina-Armada de México, es la culminación de un proceso evolutivo, pues antes de su creación no existía un patrón definido para establecer lo que se puede llamar una línea de producción.



Una serie de nuevo diseño de uniformes para el personal de la Armada de México se desarrolla en la Unidad de Vestuario y Equipo de la Secretaría de Marina.



Un toque de distinción en la confección de uniformes es el tono de los colores, que se ha establecido como una innovación.

La Unidad de Vestuario y Equipos en su tipo una fábrica moderna, con tecnología y maquinaria que hace posible la producción de uniformes para las Regiones, Zonas, Sectores y demás establecimientos donde se concentra personal naval.



La Unidad de Vestuario y Equipo fue primero un pequeño taller de costura, que inició en 1982 sus labores con el uso de máquinas de coser de pedal y máquinas de medio taller. Comenzó a trabajar con seis elementos masculinos en un reducido espacio de un edificio de Marina que era utilizado de bodega, ubicada en las calles de Dr. Río de la Loza y Dr. Vertiz.

Muy poco se podía hacer con dos máquinas de coser de pedal, tres máquinas llamadas de medio taller y el poco personal disponible. Los uniformes que se hacían

prácticamente era tarea de corte sastré o sastrería y se lograban mensualmente unos 30 uniformes, que lo conformaba el pantalón y la camisa.

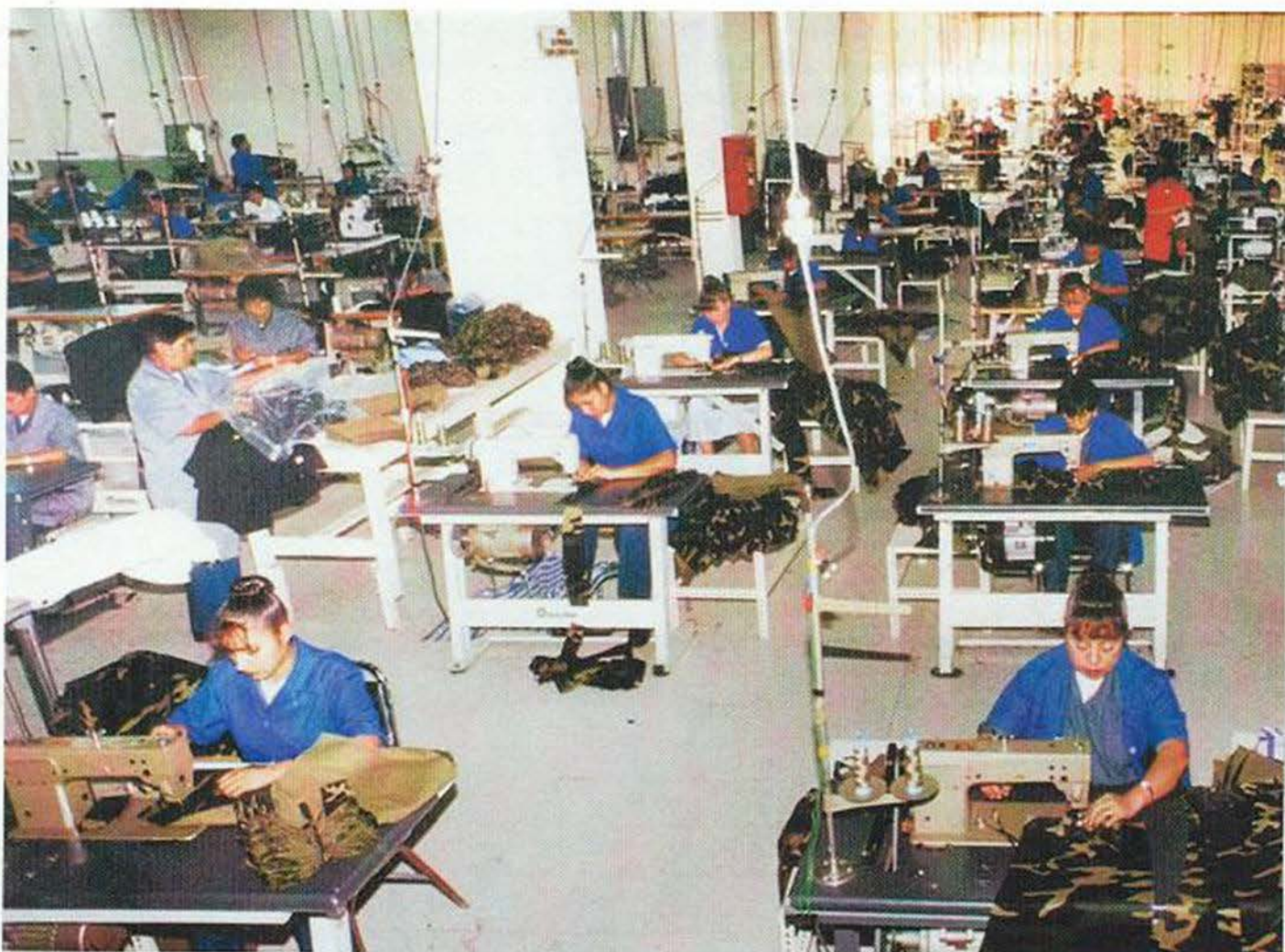
Esa insuficiencia para uniformar al personal obligaba a la **Secretaría de Marina** a realizar adquisiciones locales teniendo como proveedor a la Cooperativa de Vestuario y Equipo (COVE); una fábrica propiedad de una cooperativa de empleados asociados a capital gubernamental, la cual confeccionaba los uniformes 2-A y las gorras, desde el año de 1973.

En 1985 se adquirieron otras máquinas de coser que no se pusieron de inmediato en operación debido a la falta de espacio; sin embargo se comenzó a contratar personal de costura y sastrería.

A consecuencia del sismo sufrido en ese año en la ciudad de México, el edificio de la colonia Doctores quedó afectado, y fue entonces cuando se decidió establecer el taller en un local que aún no estaba concluido en las instalaciones de la Compañía de Infantería No. 9 en la colonia Agrícola Oriental, provisionalmente se



El departamento de Códigos y Banderas realiza la importante labor de confeccionar las banderas y estandartes con nuevos materiales, más resistentes al medio ambiente marino.



colocaron 36 máquinas de coser recién compradas. Empezó con dos turnos laborales de 7 horas cada uno y 18 elementos.

Con la edificación a principios de 1986 de una amplia nave de dos pisos, se introdujeron más máquinas de coser, y se incrementó el personal. Los trabajos de corte y confección comenzaron a llevarse a cabo algunos meses después con personal que laboraba como obrero, pues se regían simplemente como trabajadores, sin instrucción militar ni regidos por las leyes y reglamentos de la institución naval militar, manufacturando 150 uniformes tipo sastre (saco y pantalón), por día.

En diciembre de 1987, se formó el Taller de Talabartería, para trabajar la piel con la cual se manufacturaría la bolsa reglamentaria para el personal femenino, empezando con tres máquinas de costura y cuatro elementos; trabajo que aumentó con la incorporación de tres máquinas más en 1989, para hacer las rabizas y habilitaciones del tocado (viseras).

A partir de 1993, la **Unidad de Vestuario y Equipo** estaba ya fabricando maletines para los Cadetes de la **Heroica Escuela Naval Militar**, además, producía golpes y armaba cajas para banda de guerra, polainas y accesorios para las chamarras tipo piloto, gafetes y tocados femeninos.

Este crecimiento de la fábrica dio lugar a una revisión de sus atribuciones y funciones, por lo cual surgió la necesidad de ser elevada a nivel de unidad el 1 de agosto de 1996 por acuerdo secretarial, dependiendo orgánica y administrativamente de la Oficialía Mayor.

Por lo tanto, tiene asignado organizar, programar y controlar la manufactura y distribución de vestuario y equipo para el personal de la **Secretaría de Marina-Armada de México**.

También determina los requerimientos de recursos materiales para el cumplimiento de sus funciones, proponiendo su adquisición; asimismo, establece y supervisa



Personal del servicio de costureros al frente de 280 máquinas, proporcionan solución a las necesidades de la Unidad de Vestuario y Equipo para satisfacer los requerimientos de la Armada.

programas de mantenimiento preventivo y correctivo de la maquinaria con que cuenta; elabora y aplica normas de control de calidad para los procesos y los productos, además de promover la permanente actualización y capacitación del personal técnico y operativo que la integran.

Con este cambio, se estableció un patrón definido de producción, que no existía hasta entonces, haciendo un estudio de tiempos del confeccionado de las prendas de vestir y de la adecuación de todas las operaciones que constituían el mismo, confeccionado de los uniformes para tratar de incrementar la cantidad de los mismos y disminuir los tiempos.

Después se fueron adecuando

las máquinas de acuerdo al tipo de servicio que daba cada una de ellas, para maximizar el rendimiento. Con ello surgió también la necesidad de adquirir nuevas máquinas especializadas que ahorrarían horas-hombre.

En la nave principal se encuentran 280 máquinas de coser, dos bordadoras, dos máquinas de vivos, un robot pega botones, una fusionadora, una para reforzar cintas y un computador-diseñador, equipo con el que se proporciona solución a las necesidades de la Unidad para satisfacer los requerimientos de la Armada.

Funciona principalmente con la jefatura de la Unidad de Vestuario y

Equipo y dos direcciones: una es la Dirección de la Fábrica, que se encarga del diseño y manufactura del producto y la otra es la Dirección de Servicios, que procura la adquisición de la materia prima y la distribución de los uniformes y equipos complementarios.

Para el servicio de las máquinas cuenta con el Departamento de Mantenimiento, cuya función es mantener siempre en condiciones óptimas de operación las máquinas de cada una de las líneas de producción de la fábrica, con lo que se intenta evitar los llamados tiempos muertos, ya que estos afectan la producción. 📍



Algunas prendas que conforman los uniformes requieren de la habilidad manual para su acabado, como es el caso de la rabiza que porta el personal naval de clases y marinería.

Después del proceso de manufactura y de control de calidad, los uniformes y equipos complementarios que se producen en la fábrica se depositan empaquetados en el departamento de Producto Terminado.



El transporte del producto terminado es parte importante de la Dirección de Servicios de la Unidad de Vestuario y Equipo, para hacer llegar oportunamente los uniformes a los establecimientos de consumo naval.



MUSEO HISTORICO NAVAL



La Sala de las Intervenciones es una de las más importantes e interesantes por todo lo que representa para nuestra institución.

Por: Primer Maestre SAIN. P. L. P.
Wilbert Julián VARGAS SANCHEZ

– Última parte –

A continuación pasamos a la **Sala de la Navegación en el México Prehispánico**, que nos enseña que Cristóbal Colón, en su cuarto viaje al continente Americano, encontró embarcaciones mayas, construidas de cedro y de un sólo tronco, que medían más de 24 metros de largo.

Con estas embarcaciones, los marineros mayas, ayudados por la astronomía y las matemáticas, realizaban viajes de hasta 2 400 millas náuticas. Estos viajes se encuentran asentados en el mural del Templo de los guerreros en Chichén Itzá, Yuc.

La siguiente sala nos lleva por los descubrimientos de América y del estrecho de Magallanes.

Por medio de ilustraciones y pinturas se nos narra la historia de

Cristóbal Colón, antes, durante y después del descubrimiento de América. De igual manera, en esta sala se encuentran las naves a escala utilizadas por este gran marino: *La Pinta*, *La Niña* y *La Santa María*.

Es importante señalar que de esta flotilla, solamente las dos primeras eran carabelas, ya que la *Santa María* es considerada una Nao, misma que el 5 de diciembre de 1492 encalló en la isla la Española (hoy República Dominicana) y con sus restos se construyó el Fuerte de la Navidad.

Aquí en esta sala también se exponen instrumentos importantes para la navegación, como son: un astrolabio náutico utilizado en el siglo III por los egipcios, un reloj de arena, una ballestilla del siglo XVI usada

para observar la altura de los astros, el modelo primitivo de un cuadrante Gunter, un compás de puntas, un catalejo y una corredera de barquilla u ordinaria que se utilizó para obtener la velocidad de un buque en nudos (un nudo es equivalente a una milla náutica, 1 852 metros por hora).

De esta forma, llegamos a la **Sala de la Epoca Colonial**, la cual se ubica en la planta alta del edificio y nos enseña con ilustraciones los viajes de exploración y conquista de la Nueva España, entre los que destacan el tornaviaje del navegante y cosmógrafo español, el religioso Fray Andrés de Urdaneta que pertenecía a la Orden de San Agustín. Así como la expedición de Miguel López de Legaspi que el 21 de noviembre de 1564, zarpó del Puerto de Aca-



Placa que simboliza el lugar en el que cayó mortalmente herido el Cadete Virgilio Uribe en 1914.

pulco al mando de cuatro naves hacia Filipinas, con la intención de conquistarla y poblarla.

Sin duda alguna, una de las salas más importantes del museo es la **Sala de las Intervenciones** la que alberga a tres de las cuatro intervenciones extranjeras que sufrió nuestro país: la francesa o guerra de los pasteles en 1838 y las norteamericanas en 1847 y 1914.

Esta histórica sala, originalmente fue ocupada por los dormitorios de la antigua **Heroica Escuela Naval Militar** y fue ahí donde el 21 de abril de 1914, durante la invasión estadounidense, el Cadete Virgilio Uribe cayó herido mortalmente por una bala expansiva al estar defendiendo su escuela; en ese lugar se encuentra una placa que simboliza este hecho.

utilizada por el Teniente Azueta durante la jornada épica de ese día.

En la **Sala de las Escuelas Navales**, se presentan los antecedentes de las Escuelas que existieron para la formación de marineros. También podemos ver la maqueta del edificio que albergó a la Escuela Naval hasta 1952, así como fotografías del actual edificio que se encuentra en Antón Lizardo y de varias generaciones de Cadetes que han egresado del plantel.

También podemos disfrutar del modelo de la fragata *Chapultepec* en la que se les enseñaba nomenclatura náutica a los Cadetes desde la fundación del plantel en 1897.

Por otra parte, ubicada en el mismo lugar que ocupaba durante el ataque del 21 de abril de 1914, en



Modelo de la Fragata Chapultepec en la cual se les enseñaba nomenclatura náutica a los Cadetes de la Heroica Escuela Naval Militar.

De igual forma en esta sala podemos admirar una pieza original única: la ametralladora automática marca Hotchkiss de manufactura francesa calibre 7 mm., que fue

la Dirección del plantel se pueden admirar los muebles y cuadros originales que adornaron en sus tiempos las paredes. También se encuentra el reloj de pared original

y que, como símbolo, marca la hora en la que comenzó el ataque del invasor.

Continuando con el recorrido, llegamos a la **Sala de la Armada Contemporánea**, en la que el tema más importante es la capitulación de la fortaleza de San Juan de Ulúa el 23 de noviembre de 1825, a manos de la escuadrilla mexicana al mando del Capitán de Fragata Pedro Sáinz de Baranda.

Como ya se mencionó, el Capitán Sáinz de Baranda participó y fue herido en 1805 en la Batalla de Trafalgar a bordo del navío *Santa Ana* por lo que en esta sala podemos conocer un modelo de este buque tan importante.

Aquí se encuentra una maqueta que nos detalla el enfrentamiento de la escuadrilla mexicana con la española e ilustraciones del homenaje póstumo al Capitán de Fragata Pedro Sáinz de Baranda en la fortaleza y en la rotonda de los hombres ilustres, ubicada en la ciudad de México.

Otra maqueta nos muestra las maniobras realizadas por los buques *Tampico* y *Guerro* durante su batalla en la bahía de Topolobambo y por medio de ilustraciones nos narra, entre otras cosas, la fundación de Payo Obispo (hoy Chetumal, Q. Roo) por el Vicealmirante Othón P. Blanco, la nacionalización de



Vista de la Sala de la Armada Contemporánea.

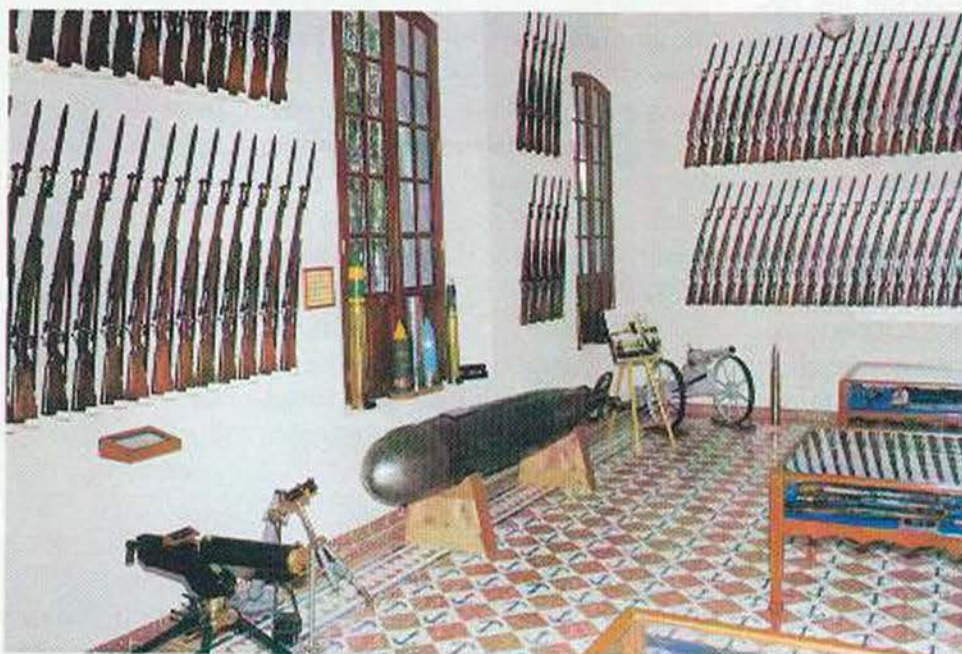
la Marina Nacional, la creación de la **Secretaría de Marina** y la participación de la Armada en la Segunda Guerra Mundial.

Para finalizar el recorrido y la

visita al **Museo Histórico Naval** vemos la **Sala de Armas Navales y Torpedos**. En ella se exhiben mosquetones calibre 7.62 mm que fueron utilizados por los Cadetes de la **Heroica Escuela Naval**

Militar de 1954 a 1982, así como mosquetones 7 milímetros utilizados por los Cadetes entre los años de 1931 a 1954.

Enfin, esto y más se puede conocer y admirar en el **Museo Histórico Naval**, que sin duda alguna, se puede afirmar que el edificio en sí, es una pieza de arte digna de ser exhibida en un Museo. 🚢



En la Sala de las Armas Navales y Torpedos podemos admirar instrumentos con gran valor histórico.

EL ACORAZADO GEMELO, **TIRPITZ***

- Última parte -

Por: Segundo Maestre SAIN. T.C.C.
David AGUSTINIANO LOPEZ

La Operación Fuente para hundir al Tirpitz, se puso en marcha con la utilización de submarinos miniatura que penetraron hasta la guarida del acorazado.



Sólo dos submarinos de bolsillo, el X-6 y el X-7, lograron penetrar al Kaafiord pasando la proa y cerca de la popa del acorazado. Aproximadamente a las 07:30 horas habían soltado las enormes cargas a dos o tres metros de la proa, por el costado de babor del buque.

Durante la operación los pequeños submarinos habían sufrido averías, y la tripulación decidió también destruir lo más que pudieran de los instrumentos de navegación y material en general, antes de abandonarlos, pues habían sido ya descubiertos por los vigilantes del *Tirpitz*. Fueron entonces hechos prisioneros. Un interrogatorio habría resultado infructuoso. Nunca confesarían nada. Las cargas de minas no tardarían en estallar en el fondo del fiordo.

El Capitán de Navío Hans Mayer, comandante del *Tirpitz*, renunció a hacer zarpar al acorazado, ya con las calderas encendidas pero aún frías, y quedando el buque encerrado en aquella barrera. Un par

de buceadores alemanes se lanzaron al agua para inspeccionar el casco de la nave, pero eran muy pocos para semejante tarea, por lo menos se requerirían 10 hombres para un rápido examen de la carena. Las minas estaban posadas en el fondo del mar a unos 19 metros del casco.

A las 09:52 de la mañana, tras una fuerte explosión se elevó una inmensa columna de agua a estribor hacia proa, cimbrándose el *Tirpitz*. La tripulación, alertada desde hacía dos horas, se encontraba en zafarrancho y observaba los daños. Sobre la cubierta de popa aparecieron combaduras y hundimientos considerables. La sección de máquinas estaba muy dañada. La cubierta superior torcida, y las torres A y C, levantadas por la explosión, no ronaban.

El *Tirpitz* flotaba con una escora aproximada de cinco grados a babor. El combustible se fugaba por la sección de centro. Se encontraba lo suficientemente averiado como para

estar fuera de servicio durante muchos meses.

El 24 de septiembre, en Berlín, el Almirante Dönitz había recibido mensajes desde el Kaafiord e hizo un informe para Hitler, precisando el hecho de que el *Tirpitz*, incluso reparado, no recobraría ya su eficacia operacional completa. Se pretendía repatriar al acorazado, recalcando el hecho de que ninguna grúa flotante era capaz de levantar las dos torres averiadas. El Führer aceptó. Dönitz, sin embargo, consideró que sería muy peligroso exponer el navío durante su viaje de regreso a los ataques de la aviación enemiga, y pospuso la decisión de traslado. En lugar de eso, dos grúas salieron de Alemania hacia el Altafiord, y un buque con varios centenares de especialistas y obreros para repararlo.

El acorazado fue recobrando vida rápidamente. Una vitalidad lenta, la de un convaleciente. El sistema de control de fuego fue restaurado; se atendieron las instalaciones eléctricas; y se repararon las vías de agua

* Tomado de la obra *Hundan al Tirpitz*, de Leonced Peillard, Editorial Herrerías.

a base de soldadura autógena. Únicamente las torres seguían sin acondicionar. Quedaba también el casco, desfigurado. Para estas reparaciones mayores era necesario volver a Alemania y entrar a dique.

Los alemanes construyeron un inmenso dique en tierra noruega que fijaron luego el casco del *Tirpitz*, aislando así el costado del buque del mar y garantizando de esta forma el poder trabajar con tranquilidad.

Los oficiales y tripulación del acorazado alemán, entonces inmovilizado, tenían ansias de ver otra vez su barco en condiciones de navegar y de luchar.

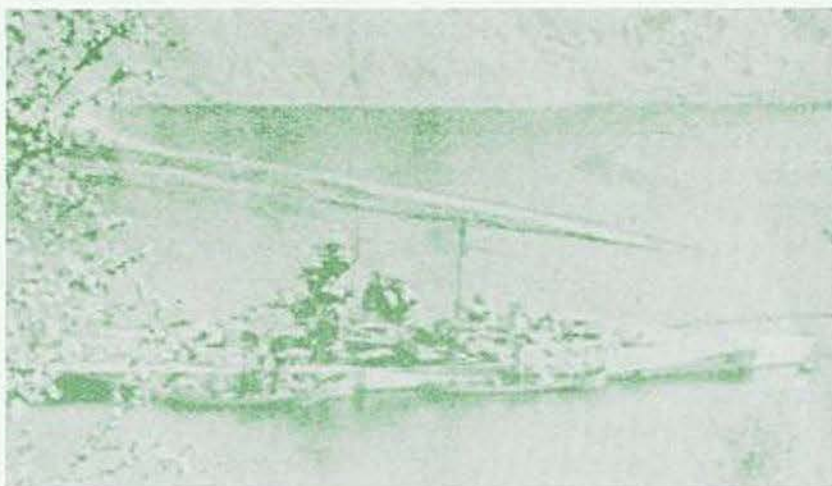
Un día después de la Navidad, el 26 de diciembre de 1943, toda la tripulación del *Tirpitz* estuvo siguiendo el combate del *Scharnhorst* que, habiendo descubierto un convoy integrado por 19 barcos mercantes, fue atacado primero por los cruceros británicos *Belfast* y *Norfolk* y después por el acorazado *Duke of York*, que acabaron con él.

Desde ese momento no quedaba en las aguas noruegas más que el *Tirpitz* como barco de línea de gran porte; sin embargo, seguía indisponible mientras las reparaciones no terminaran.

La noche del 10 al 11 de enero de 1944 unos quince bombarderos rusos atacaron al *Tirpitz*, que contestó con toda la fuerza de su artillería antiaérea. Sólo cuatro aviones lograron pasar sobre el navío, de las dos mil libras de bombas lanzadas

¡no le causaron el más mínimo raspon!

Los trabajos de reparación seguían adelante. Por fin, el 15 de marzo, el comandante Meyer ordenó que se colocara en el sitio para zarpar. El acorazado salió con lentitud del muelle. La proa del buque hendía de nuevo las aguas del fiordo, volviendo a la vida.



El Tirpitz pudo demostrar que su coraza era difícil de vulnerar, pero su destino habría de ser determinado por la aviación inglesa.

OPERACION TUNGSTENO

Los ingleses por su parte, preparaban la Operación Tungsteno para ser aplicada al *Tirpitz*. El 27 de marzo un gran convoy formado por 49 buques salió de Escocia. Era la carnada para el acorazado alemán. Entonces éste sería asaltado por bombarderos Barracuda, que despegarían de los portaaviones *Victorious* y *Furious* desplazados en la zona.

El ataque tenía que ser masivo, repentino e inesperado. Participaban en él 42 Barracudas: 10 llevando cada uno una bomba perforante de 1 600 libras (720 kilogramos); 22 con tres bombas semiperforantes de 500 libras (225 kilogramos), y 10 más provistos de bombas explosivas antisubmarinas.

Además serían enviados 21 cazas Corsair, 20 Hellcat y 10 Wild-

cat para proteger a los bombarderos, y sobre todo para atacar las cubiertas del *Tirpitz* y las defensas antiaéreas.

A las 05:25 horas del 3 de abril de 1944 los pilotos aviadores vislumbraron al *Tirpitz* hacia el suroeste, entre el Alta y el Langfiord.

Una escuadra de 30 aviones picó desde las montañas en medio del fiord, a babor, por la popa del acorazado, volando muy bajo. Disparando todo el fuego de sus ametralladoras, barriendo cubiertas y superestructuras.

El *Tirpitz* salió de su redes a velocidad reducida. Las bombas llovían, estallaban, devastaban la superestructura, perforando los blindajes ligeros, partiendo o torciendo las cubiertas, destruyendo las chimeneas. La matanza era rápida y sangrienta. El ataque duró exactamente un minuto.

A las 05:37, una segunda escuadra de 19 bombarderos, volando a una velocidad de entre 165 y 195 nudos a 3 500 pies de altura, descargaron sobre el *Tirpitz* sus bombas de 720 kilogramos, y las de 225 kilogramos a 2 000 pies, para perforar la coraza interior del buque.

El bombardeo había sido terrible, al final de los ataques el saldo era de 108 muertos y 284 heridos. El Capitán Hans Meyer, herido, había sido reemplazado por el Capitán de Navío Wolf Jung.

El *Tirpitz* se encontraba en un estado lamentable, pero los daños

eran más aparentes que reales. Todo lo que había bajo la coraza estaba intacto.

La aviación alemana de guerra, que había sido avisada para proteger al acorazado, no había visto nada: ni a los portaviones en alta mar, ni la escuadra que los acompañaba, ni a los bombarderos volando sobre los fiord. Así había sucedido con los anteriores ataques. ¡A los marinos les parecía increíble!

El *Tirpitz* seguía ahí a flote en condiciones de navegar, pero no de combatir. Su coraza había demostrado ser invulnerable a todas las bombas existentes hasta entonces.

Tampoco podía el *Tirpitz* volver a Alemania. Navegando a baja velocidad, sin mucha protección, la ruta de regreso era prohibitiva para él. El Almirante Dönitz, que no habló al Führer del ataque y de las averías causadas por los Barracuda sino hasta el 12 de abril, tomó una decisión importante: El *Tirpitz* no volvería a participar en el ataque de un convoy y sería transformado en una fortaleza flotante. Permanecería en el norte de Noruega para prevenir cualquier desembarque enemigo. Echaría anclas para quedar fondeado en aguas tranquilas.

EL 6 de junio, al día siguiente del desembarco de las tropas aliadas en Normandía, llegó a Noruega el Contralmirante Rudolf Peters y tomó la dirección del grupo de combate. Inspeccionó el *Tirpitz*, y dijo: Quiero que este barco esté listo en un mes a más tardar.

El barco-taller *Neumark* trabajó día y noche. La alegría había vuelto con el trabajo, y junto con ella la voluntad de satisfacer el deseo de victoria del Almirante. ¡El *Tirpitz*

pues, no había disparado aún su último cañonazo!

El acorazado estaba totalmente reparado el 15 de julio, y siete días más tarde salió una vez más de sus redes con la ayuda de cuatro remolcadores. El *Tirpitz* hizo en el fiordo sus pruebas de máquinas, y sus prácticas de tiro y esa misma tarde volvió a su muelle.

Como era necesario encontrar un medio mejor que los Barracuda para hundir definitivamente al *Tirpitz*, lo cual impedía a la Home Fleet zarpar hacia los mares orientales donde seguían los combates, los ingleses comenzaron a moverse para alcanzar su objetivo.

En Londres ya trabajaba un Estado Mayor Combinado, preparando un plan para liquidar al *Tirpitz*. Utilizarían ahora bombarderos pesados. Se pensó en los Lancaster, que llevarían cada uno una de las bombas "Victoria" de 12 000 libras (5 400 kilogramos), recién inventadas y que le dieron por apodo "Tallboy" o muchachote. Si una sola de esas bombas tocaba al acorazado, atravesaría la cubierta acorazada, estallaría en las cubiertas interiores y acabaría con él. Lanzadas a 20 000 pies de altura la velocidad del proyectil igualaba a la del sonido.

Los escuadrones 617 y 9 de Woodhall, Lancashire, eran los que se encargarían de la misión, al mando del comandante J.B. Tait.

El 15 de septiembre de 1944, aviones Lancaster, 13 cargados con minas y 26 con un "muchachote" cada uno, despegaron por la mañana de Yagodnick, Rusia, en dirección al Kaafiord. Cuando estaban a cinco minutos de distancia del *Tirpitz*, los pilotos vieron las primeras columnas de humo elevarse sobre el fiordo.

Después no fue posible distinguir nada, ni los contornos del fiordo, ni los mástiles del navío. Algunos pilotos soltaron sus bombas, otros volvieron a Yagodnick con sus cargas. Los rusos sonrieron desdeñosamente. Comprendieron que el ataque había culminado en fracaso.

A mediados de octubre, en el Kaafiord hubo maniobras. Remolcadores, que parecían conducir y sostener al *Tirpitz*, se encontraban a 80 millas de la isla de Tromsø. La proa del acorazado llevaba una enorme perforación, disimulada por unos toldos. Se le había visto navegar, durante esa corta distancia, como un buque que estuviese lisiado, mutilado, lento. Uno de aquellos tremendos explosivos lanzados por los Lancaster el 15 de septiembre, había afectado la proa por el lado de estribor. Había penetrado y estallado en las cabinas del barco, produciendo ese colosal agujero. La velocidad del navío, no podía ser mayor de 8 nudos, a lo sumo 10. Ir más rápido sería someter la superficie plana de la coraza blindada a tan fuerte presión del agua, que no podría resistir... el acorazado podía todavía caminar pero no podía correr.

El 16 de octubre de 1944, el *Tirpitz* se encontró ya atracado en su muelle de Tromsø. Se buscaba también un sitio en la costa noruega de una profundidad aproximada de 12 metros, en una extensión de 200 metros, no accidentada, para descansar sobre un fondo de rocas, convertido en fortaleza flotante, no podría zozobrar aunque fuese bombardeado; ¡además sus cañones tenían que defender todavía un puesto importante!

Al oeste de Tromsø, delante de la isla Kuatoy, se había encontrado el lugar deseado. Allí la



El acorazado con la quilla al aire y el casco destruido.

profundidad era de 11 metros en la parte correspondiente a popa y de 12 en la proa; en medio del banco quedaba un vado de 17 metros. El calado del *Tirpitz* era entonces de 10 metros. Las gabarras vaciaron toneladas y toneladas de cascajo para emparejar el fondo.

La tarde del 28 de octubre, 36 Lancaster con motores Merlin que habían salido de Lossiemouth, atravesaron el Atlántico, pasaron las costas noruegas y volaron sobre Suecia. Los pilotos vieron al *Tirpitz*, y comenzaron a atacarlo soltando sus Tallboys. Pero el acorazado no fue tocado.

El *Tirpitz* seguía a flote, conservando intacta toda su artillería y su aspecto temible; sin embargo, la imposibilidad de hacerse a la mar, y su transformación en cuartel flotante, afectaban más a la moral de los tripulantes y de los oficiales que los ataques enemigos.

El 4 de noviembre el Capitán

Jung se retiró, dejando el mando al Capitán de Navío Robert Weber. La suerte no favorecería siempre al acorazado alemán. Dos veces había escapado al bombardeo de los aviones Lancaster ingleses.

EL FINAL

El 12 de noviembre de 1944, a las 02:59 horas despegaron 32 aparatos de Lossiemouth, cargados con seis toneladas de explosivos. Ahora, a diferencia del ataque anterior, ninguna columna de humo se elevaba desde la playa para proteger al acorazado con su manto protector.

A las 08:30 el *Tirpitz* izó el pabellón amarillo. Eso significa "ataque aéreo". Minutos después aparecieron una escuadra de bombarderos ingleses; se acercaron, volando de tres en tres, escalonados; para atacar en línea transversal.

Minutos después los cañones de 380 mm de proa se movilizaron y dispararon un primer tiro de protección, luego otro, y otro.

A las 09:40 horas, a 4 000 pies de altura, las bombas se desprendieron del fuselaje de los Lancaster del escuadrón 617, y cayeron derechas sobre el blanco: el *Tirpitz*. Dos impactos a babor; herido en su obra viva, comenzó a escorarse... llegando a 10 grados en tres segundos. Dejando muchos heridos y muertos.

A las 09:45 el comandante Weber constató que el fuego de la artillería del buque, violento al principio de la acción y decreciente a partir de la primera bomba que lo tocó, se había extinguido ya...

A las 09:50 una sacudida fuerte conmovió al acorazado. La torre C, con sus dos enormes cañones de 380, fue arrancada del barco y levantada por el aire. Sus 700 toneladas, en un solo bloque, volaron por encima del navío, volatilizados, dejando un enorme agujero de donde se elevaban humo y llamaradas.

A las 09:55 la escora del *Tirpitz* alcanzaba ya 135 grados; prácticamente pantoqueado, una silueta larga, destruida por todas partes. Sus fondos negros, brillantes, salían sobre la superficie del mar, mientras todo el costado de babor se encontraba ya dentro del mar... Los marinos que habían logrado salvarse, se encontraban sobre ellas, tratando de cogerse de las partes salientes.

La ejecución terminó pronto: solo ocho minutos. El balance: de los 1 600 marinos, aquel día había un centenar en tierra en el momento del bombardeo, por trabajos, misiones o con permiso; 800 se salvaron. Las víctimas, un total de 700 muertos. El acorazado pantoqueado, con la quilla al aire y el casco destruido. ¡El *Tirpitz* había muerto! ⚓

Movimiento de Unidades



ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES DE SUPERFICIE ABRIL DE 1998

FLOTILLAS	UNIDADES	MILLAS	HORAS	SINGLADURAS	BUQUES INSP.		BUQUES DETENIDOS		PERSONAS DETENIDAS	
					NACS.	EXTS.	NACS.	EXTS.	NACS.	EXTS.
1RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE	6	7 427	1 348	79	10	01				
2DA. FLOTILLA	3	7 092	802	46	31	09				
2DA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE	6	5 745	762	50						
1RA. FLOTILLA PATRULLAS CLASE AZTECA	5	8 766	1 089	75	01	00				
4TA. FLOTILLA	4	6 337	876	52	01	01				
1RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE URIBE	3	4 395	569	38	08	00				
6TA. FLOTILLA	5	4 376	942	74	43	08	03	00	14	00

FLOTILLAS	UNIDADES	MILLAS	HORAS	SINGLADURAS	BUQUES INSP.		BUQUES DETENIDOS		PERSONAS DETENIDAS	
					NACS.	EXTS.	NACS.	EXTS.	NACS.	EXTS.
3RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE	3	6 056	1 313	68	01	05				
8VA. FLOTILLA	5	6 867	915	68						
2DA. FLOTILLA PATRULLAS CLASE AZTECA	4	13 975	2 120	137	02	00				
14VA. FLOTILLA	3	7 918	893	54	05	08				
16VA. FLOTILLA	2	3 974	803	49	11	00				
ESC. FUERNAVPA	6	6 564	1 276	79	23	00				
20VA. FLOTILLA	4	3 176	553	48	02	11				
NO ENC. PACIFICO	16	27 216	4 778	316	37	08				
NO ENC. GOLFO	21	11 109	2 463	234	03	00				
TOTALES	96	130 993	21 502	1 467	178	51	03	00	14	00

OPERACIONES	APOYOS	P.V.C.	BUSQ. Y RESC.	LOG. ARMADA	ANTINARCOTICOS	ADIASTRAMIENTO
1RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE	1	2		4	4	2
2DA. FLOTILLA	1	5		1		
2DA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE		1		7		1
1RA. FLOTILLA PATRULLAS CLASE AZTECA	5	9		3	1	2
4TA. FLOTILLA	3	4		3		
1RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE URIBE	1	3	1	1		1
6TA. FLOTILLA	5	6	1		2	
3RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE		5	1		2	2
8VA. FLOTILLA	4	7			2	2
2DA. FLOTILLA PATRULLAS CLASE AZTECA	4	9	3	1	4	2
14VA. FLOTILLA	2	1	1	5		
16VA. FLOTILLA	2	3			2	
ESC. FUERNAVPA	3	8		3	3	
20VA. FLOTILLA	2	7			2	
NO ENC. PACIFICO	31	12			2	2
NO ENC. GOLFO	20	14	2	5	7	3
TOTALES	84	96	9	33	31	17

OPERACIONES	APOYOS	P.V.C.	BUSQ. Y RESC.	LOG. ARMADA	ANTINARCOTICOS	ADIESTRAMIENTO
EFFECTIVOS PARTICIPARON	2 100	3 039	259	1 448	1 094	1 091

HORAS POR TIPO DE OPERACION	APOYOS	P.V.C.	BUSQ. Y RESC.	LOG. ARMADA	ANTINARCOTICOS	ADIESTRAMIENTO
1RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE	95	54		213	897	89
2DA. FLOTILLA	34	606		162		
2DA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE		221		538		3
1RA. FLOTILLA PATRULLAS CLASE AZTECA	75	681		53	276	4
4TA. FLOTILLA	68	600		208		
1RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE URIBE	12	498	10	24		25
6TA. FLOTILLA	589	261	34		58	
3RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE		221	15		1 018	59
8VA. FLOTILLA	214	271			426	4
2DA. FLOTILLA PATRULLAS CLASE AZTECA	236	413	88	13	1 335	35
14VA. FLOTILLA	96	124	5	668		
16VA. FLOTILLA	400	260			143	
ESC. FUERNAVPA	472	587		49	168	
20VA. FLOTILLA	293	237			23	
NO ENC. PACIFICO	1 103	507			102	3 066
NO ENC. GOLFO	910	529	47	171	645	181
TOTAL DE HORAS POR TIPO DE OPERACION	4 597	6 070	199	2 099	6 091	3 446

ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES AEREAS ABRIL DE 1998

UNIDADES AERONAVALES	ALA FIJA	ALA MOVIL	MILLAS	HORAS
PRIESCPAT	5		4 225	87:25
SEGESCPAT	5		5 642	65:10
TERESCPAT	1		150	2:00



UNIDADES AERONAVALES	ALA FIJA	ALA MOVIL	MILLAS	HORAS
CUARESCPAT	4		1 354	12:10
QUINESCPAT	1		787	11:55
PRIESCAEREC	4		2 187	25:50
SEGESCAEREC	4		2 246	41:05
PRIESCBUSALV		1	1 180	30:29
TERESCBUSALV		2	1 300	21:30
ESCAERTRANS	5		8 910	75:40
ESCAVNAV	7	3	950	10:55
PRIESCEMB	5		1 216	25:10
SEGESCEMB	1		641	21:30
PRIESCAMET	2		2 554	20:39
SEGESCAMET	2		2 220	36:45
TERESCAMET	1		1 430	44:26
CUARESCAMET	3		1 947	15:29
QUINESCAMET	3		1 300	22:20
ZN-1	2		1 315	17:15
ZN-6		1	326	4:05
ZN-18		2	560	21:29
ZN-20	1		1 295	18:45
TOTALES	56	9	43 735	632:02

OPERACIONES	ADIESTRAMIENTO	P. V. C.	BUSQUEDA Y RESCATE	APOYOS	ANTINARCOTRAFICO
PRIESCPAT	10			3	6
SEGESCPAT	7		2	1	3
TERESCPAT	1				
CUARESCPAT	2	2		2	
QUINESCPAT	1			3	
PRIESCAEREC	7			3	
SEGESCAEREC	3	3	1	5	
PRIESCBUSALV	2			4	
TERESCBUSALV	3	1	2	1	2
ESCAERTRANS	6			22	
ESCAVNAV	1			9	
PRIESCEMB				9	1
SEGESCEMB	2	3		1	

OPERACIONES	ADIENTRAMIENTO	P. V. C.	BUSQUEDA Y RESCATE	APOYOS	ANTINARCOTRAFICO
PRIESCAMET	1	.		11	
SEGESCAMET		1		4	
TERESCAMET				4	2
CUARESCAMET	1	1		6	
QUINESCAMET	1	1		2	1
ZN-1			1	1	2
ZN-6	2				
ZN-18	1			2	
ZN-20	1	3		5	
TOTALES	52	15	6	98	17
EFFECTIVOS PARTICIPARON	69	22	14	164	33

HORAS POR TIPO DE OPERACION	ADIENTRAMIENTO	P. V. C.	BUSQUEDA Y RESCATE	APOYOS	ANTINARCOTRAFICO
PRIESCPAT	14:45			10:45	61:55
SEGESCPAT	19:45		5:15	9:35	30:35
TERESCPAT	2:00				
CUARESCPAT	1:55	6:10		4:05	
QUINESCPAT	1:00			10:55	
PRIESCAEREC	23:20			2:30	
SEGESCAEREC	11:05	2:30		27:30	
PRIESCBUSALV	4:40			25:49	
TERESCBUSALV	7:50	3:25		1:05	9:10
ESCAERTRANS	29:30			46:10	
ESCAVNAV	0:25			10:30	
PRIESCEMB				22:05	3:05
SEGESCEMB	7:30	12:30	1:20	0:10	
PRIESCAMET	1:15			19:24	
SEGESCAMET		8:15	9:45	18:45	
TERESCAMET				27:13	17:13
CUARESCAMET	1:00	1:47		12:42	
QUINESCAMET	2:05	8:45		4:35	6:55
ZN-1			2:05	1:35	13:35
ZN-6	4:05				
ZN-18	0:50			20:39	
ZN-20	1:05	6:05		11:35	



HORAS POR TIPO DE OPERACION	ADiestRAMIENTO	P. V. C.	BUSQUEDA Y RESCATE	APOYOS	ANTINARCOTRAFICO
TOTAL DE HORAS POR TIPO DE OPERACION	134:05	49:27	18:25	287.37	142:28

ESTADISTICAS OPERATIVAS ANTINARCOTRAFICO ABRIL DE 1998

ARMADA DE MEXICO	1RA. REG.	2DA. REG.	3RA. REG.	4TA. REG.	5TA. REG.	6TA. REG.	TOTAL
ASEGURAMIENTOS							
PRODUCTO							
MARIG. EMPAQ. (KGS.)		5 564.15				239.00	5 803.15
MARIG. GREÑA (KGS.)						0.10	0.10
MARIG. SEMILLA (KGS.)		3.50					3.50
COCAINA EMPAQ. (KGS.)					1 333.90	0.001	1 333.901
ERRADICACION							
MARIG. PLANTIO (M ²)		1					1
INCINERACION							
MARIG. EMPAQ. (KGS.)		15.41					15.41
VEHICULOS Y EQUIPO							
MARITIMOS		3			1		4
GASOLINA (LTS.)		2 160					2 160
DETENCIONES							
NACIONALES						6	6
CUSTODIA							
MARIG. EMPAQ. (KGS.)				525.70		229.70	755.40
INCINERACION							
MARIG. EMPAQ. (KGS.)	2 456.70	2 284.53					4 741.23
MARIG. GREÑA (KGS.)		0.00026					0.00026

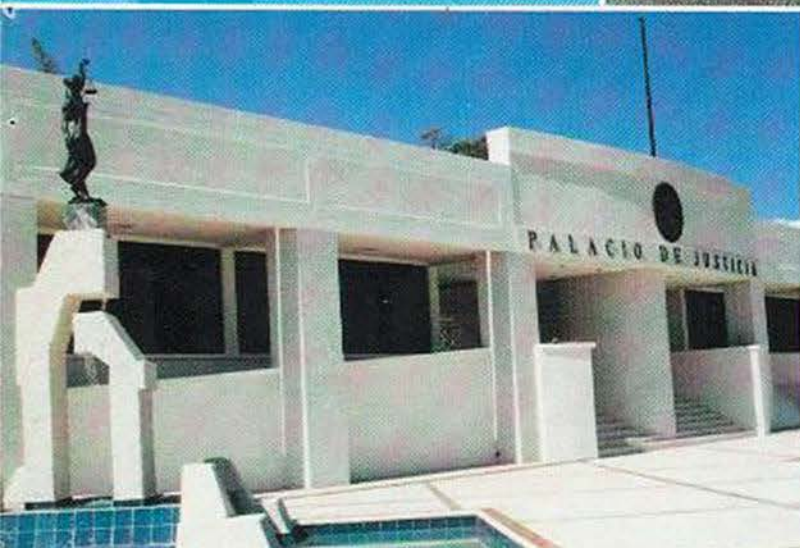
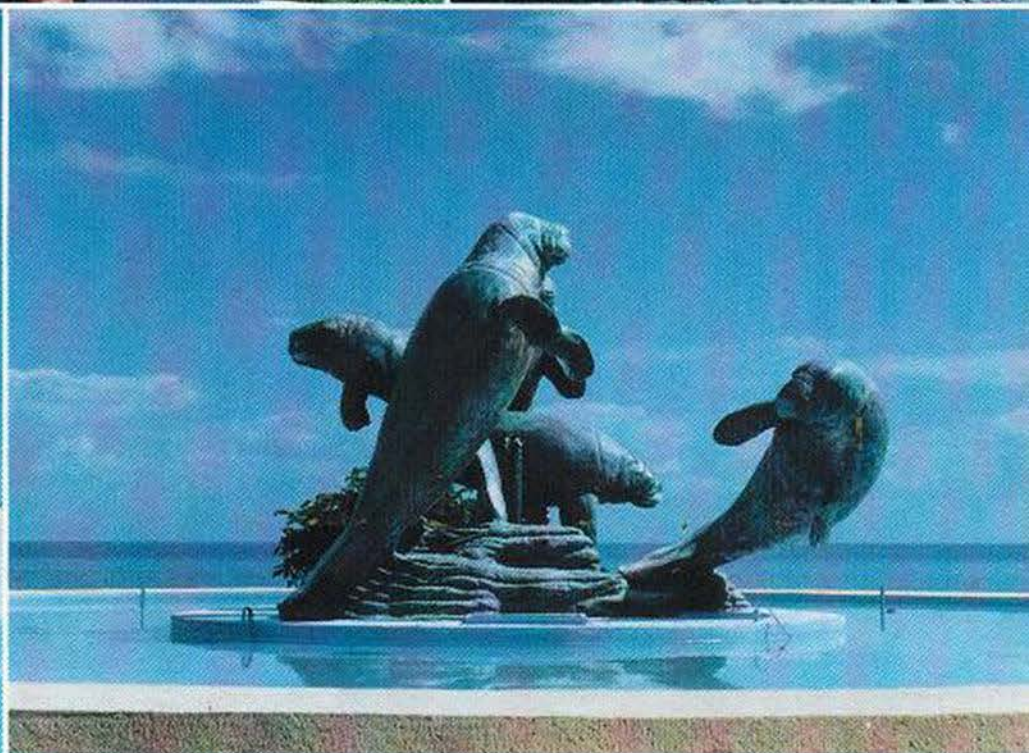
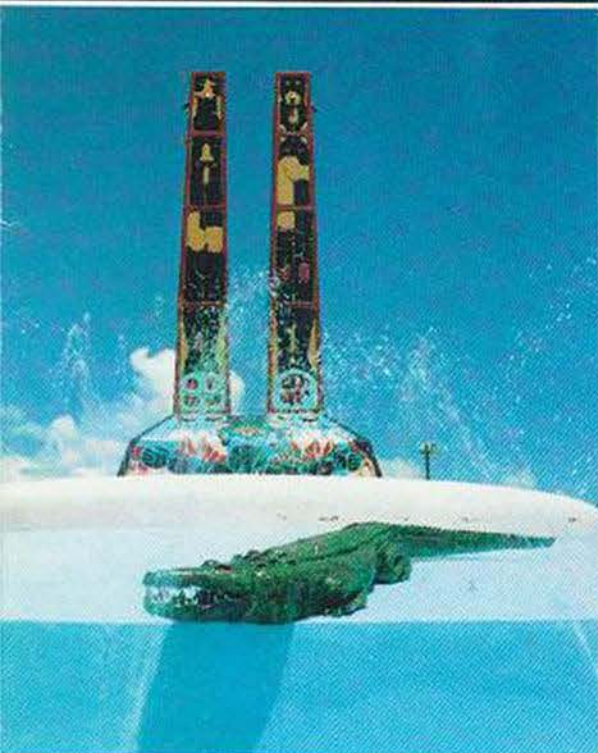
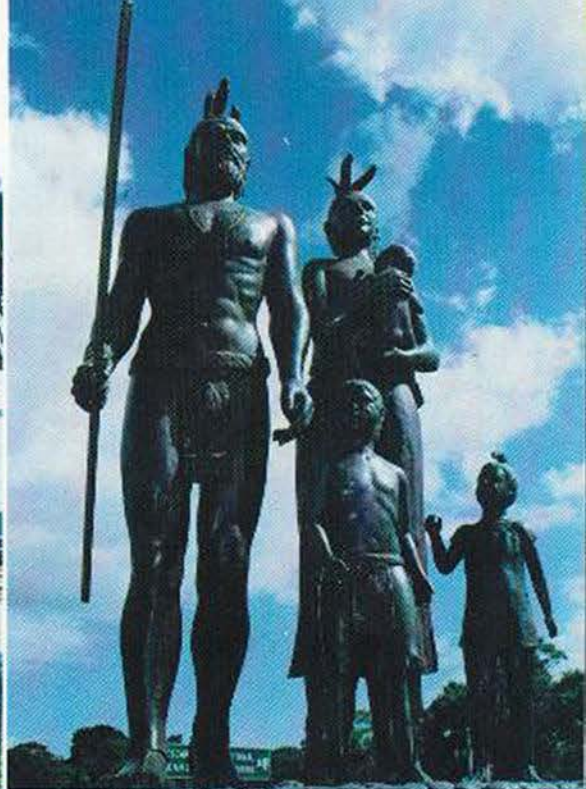
ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES DE INFANTERIA DE MARINA ABRIL DE 1998

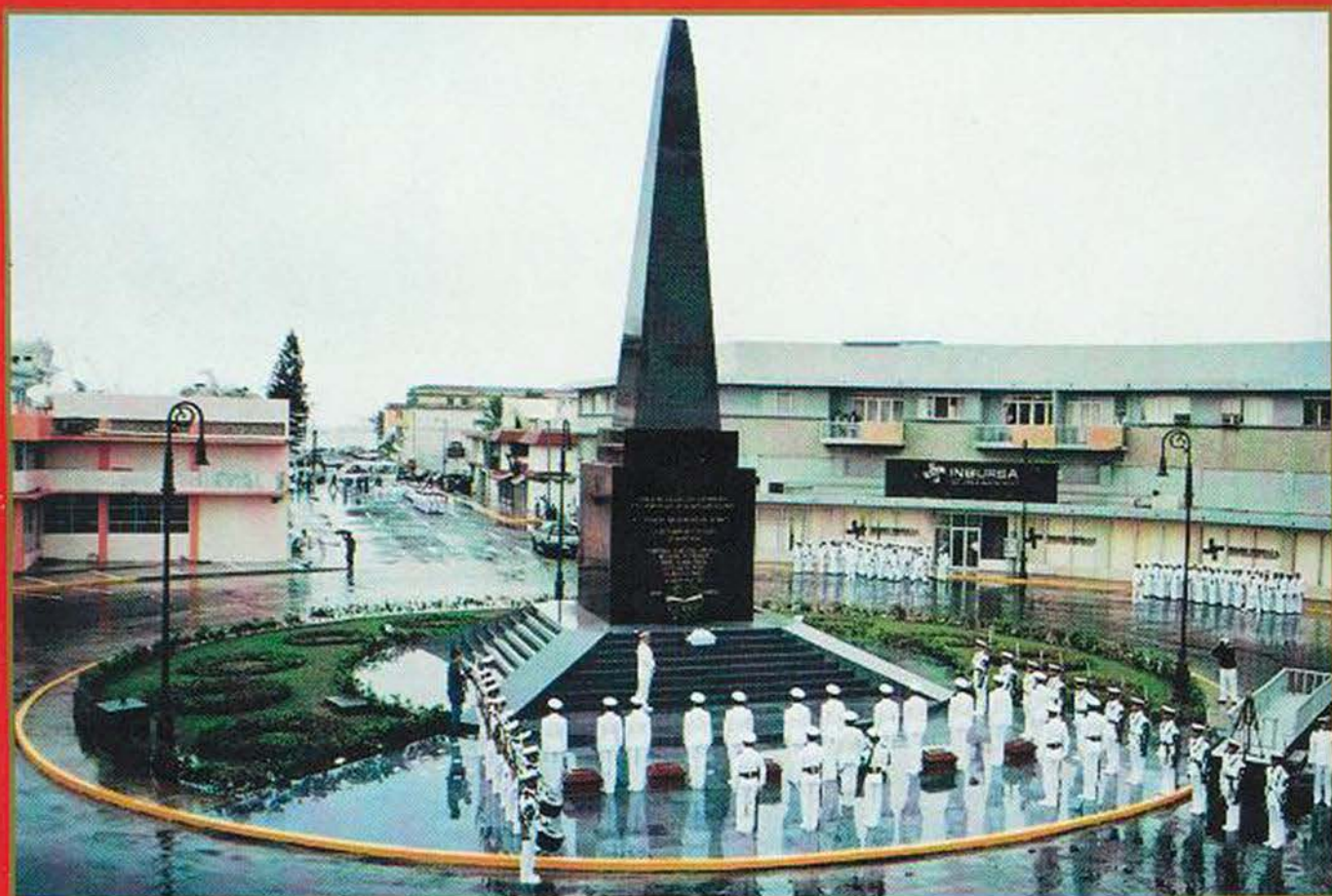
ARMADA DE MEXICO	1RA. REG.	2DA. REG.	3RA. REG.	4TA. REG.	5TA. REG.	6TA. REG.	TOTAL
OPERATIVOS							
ANTINARCOTRAFICO	9	68	6	17	69	14	183
VIGILANCIA DE RECURSOS MARITIMOS		6	15	4		3	28

ARMADA DE MEXICO	1RA. REG.	2DA. REG.	3RA. REG.	4TA. REG.	5TA. REG.	6TA. REG.	TOTAL
OPERATIVOS							
ADIESTRAMIENTO	3	3	2	3	9		20
PATRULLAJE Y VIGILANCIA		57	15	20	25	225	342
APOYO A LA POBLACION CIVIL		1	1		2	2	6
COMBATE DE INCENDIOS	1		2	1	1		5
OPERACIONES REALIZADAS	13	135	41	45	106	244	584
EFFECTIVOS PARTICIPARON							
ANTINARCOTRAFICO	150	402	31	115	311	82	1 091
VIGILANCIA DE RECURSOS MARITIMOS		24	175	20		20	239
ADIESTRAMIENTO	55	92	64	90	349		640
PATRULLAJE Y VIGILANCIA		528	175	313	310	2 037	3 363
APOYO A LA POBLACION CIVIL		80	77		113	12	282
COMBATE DE INCENDIOS	33		103	17	94		247
KMS. RECORRIDOS	396	12 613	9 325	11 232	14 920	1 369	49 856
INSPECCIONES							
AVIONES		39		2	46	12	99
VEHICULOS	29	2 579	10		3	8	2 629
EMBARCACIONES	1	321	9	12	2	58	403
TERRENOS		91				23	114
PERSONAS	58	18 072	251	159	116	246	18 902
APOYOS A OTRAS DEPENDENCIAS							
ASEGURAMIENTOS							
PRODUCTO							
CAMARON (KGS.)		2 020				26	2 046
PESCADO (KGS.)		80	237				317
OSTION (KGS.)			435			30	465
LANGOSTA (KGS.)		102					102
CARACOL (KGS.)			139				139
TORTUGAS (KGS.)			4				4
ARTES DE PESCA							
REDES			41			2	43
ATARRAYAS		2				24	26
VISORES			22				22
TANQUE DE OXIGENO						1	1
ALETAS			44			4	48
COMPRESORES						1	1
EMBARCACIONES							
LANCHAS		4	3			1	8
MOTORES F/BORDA		2	3			1	6
BIDONES						2	2
ARMAMENTO							
ARMAS LARGAS		1		1			2
CARTUCHOS		5		10			15
DETENCIONES							
NACIONALES		3					3
VEHICULOS		2					2
BICICLETAS		8					8

CHETUMAL

100 AÑOS DE VIDA MODERNA





Obelisco a los héroes caídos durante la invasión norteamericana de 1914 en el Puerto de Veracruz, Ver., inaugurado en el marco del LXXXIV aniversario de la gesta heroica.